15e Année ✦ N° 706

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

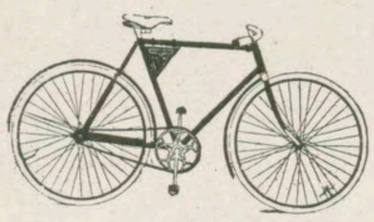
30 Mars 1912

VIE AU GRAND AIR

LA VOITURE BENZ DANS LE TOUR DE FRANCE

La célèbre marque Benz, qui détient les records du monde de vitesse (228 kil. à l'heure et 157 kil. à l'heure en côte à Gaillon), a accompli avec ses trois merveilleuses 10 chevaux, le dur Tour de France, de 4.000 kil. et a remporté, à Lyon, le prix pour le plus joli type de voiture. (*Détails techniques : voiture Benz, pneus Continental, carrosserie Saoutchik*)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

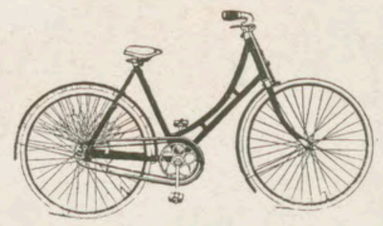


BICYCLETTES pr HOMMES

Neuves, *depuis*... ... ... **130** fr.
D'enfant, *depuis*.. ... ... **80** fr.

FACILITÉS DE PAIEMENT

CYCLES
AUTOS



BICYCLETTES pour DAMES

Neuves, *depuis*... ... ... **150** fr.
Fillettes, *depuis* ... ... **90** fr.

FACILITÉS DE PAIEMENT

LA MARQUE

ALBATROS

REPUTÉE DANS LE MONDE ENTIER

AGENTS DANS LES PRINCIPALES VILLES

HENRI BILLOUIN

INGENIEUR - CONSTRUCTEUR

104, AVENUE DE VILLIERS, 104 PARIS

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES AUX EXPOSITIONS
91 Victoires sur 92 Courses en 1911

FACILITÉS DE PAIEMENT

CATALOGUE FRANCO

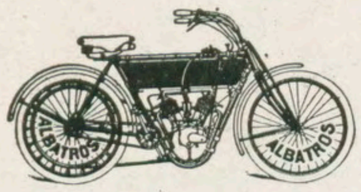
TÉLÉPHONE : 548-03

GRAND STOCK DE

Voitures Automobiles d'Occasion

de toutes forces et de toutes marques, vérifiées et mises au point, marche garantie. Photos et prix sur demande.

Moteurs Neufs et d'Occasion
Accessoires, Pièces détachées

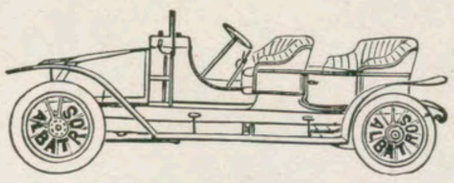


MOTOCYCLETTES

Neuves, *depuis*... ... ... **550** fr.
D'occasion, bon état, toutes marques, *depuis*... ... **150** fr.

TRI-CARS

Occasion, 2 et 3 places, en bon état, *depuis*... ... ... **400** fr.



AUTOMOBILES

Spécialité de voitures à 4 cylindres, complètes, *depuis*... **6.000** fr.

La Vie au Grand Air

N° 706 — 30 Mars 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie March 30 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes

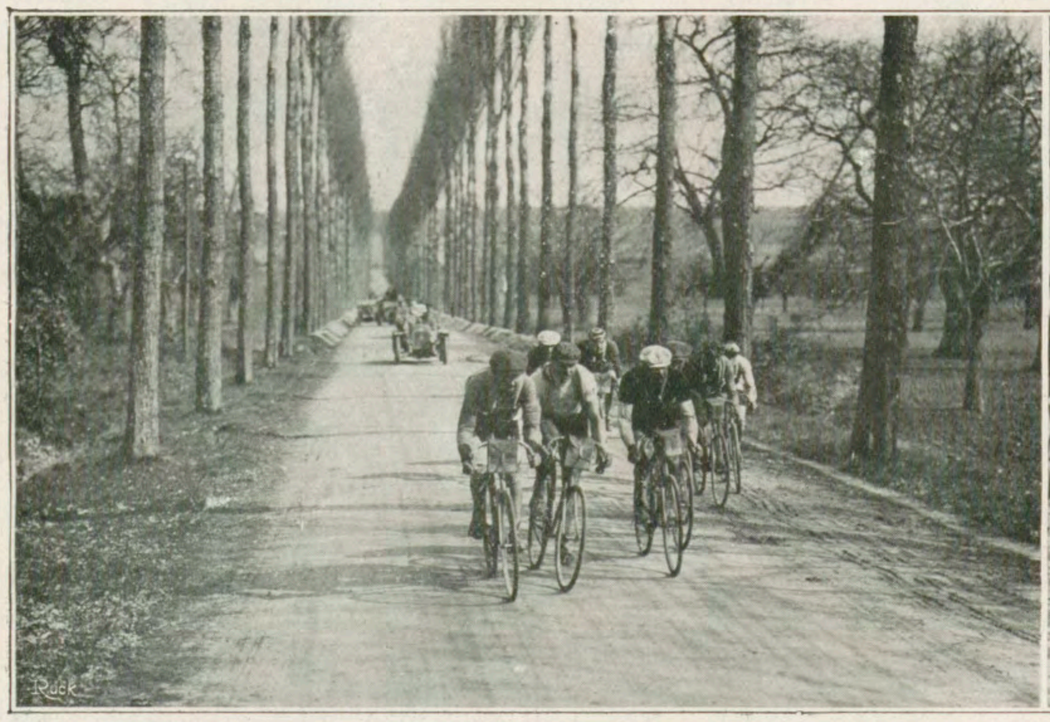
LE MATCH STADE FRANÇAIS-BAYONNE — DANS LES BUTS DU STADE

La rencontre entre les fougueux Pyrénéens et la vaillante équipe parisienne fut tout à l'avantage des provinciaux qui triomphèrent par 33 points à 3. Sur notre photographie, les Bayonnais tombent en paquets sur l'arrière du Stade, Combes, qui se trouve dans l'impossibilité de jouer la balle et se fait plaquer.

LA COURSE CYCLISTE PARIS - TOURS

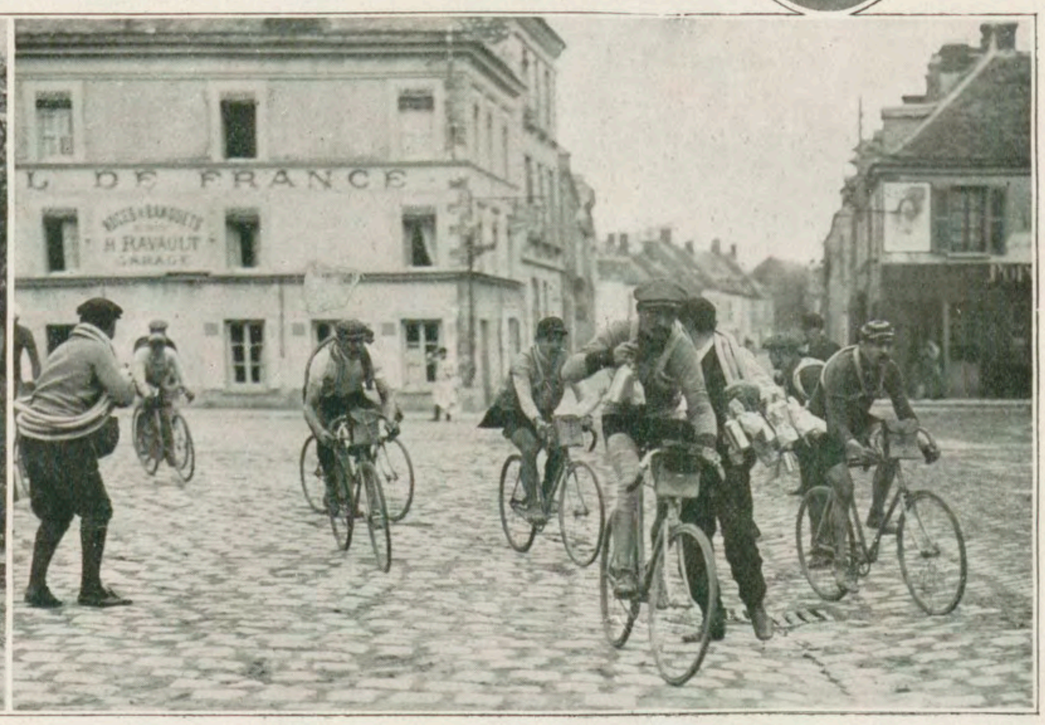
LE PELOTON DE TÊTE

Peu après le départ, le groupe de tête s'était séparé en deux par suite d'un passage à niveau et Egg, Emile Georget, Deruyter, Alavoine et Blaise (de gauche à droite) restaient seuls en présence. Petit-Breton se dévouait dans le second peloton et le ramenait après Beaugency. A droite, le vainqueur Louis Heusghem. *(Bicyclette Alcyon.)*



APRÊS ANGERVILLIERS

Les coureurs ont eu plus d'une heure et demie de retard sur l'horaire probable, à cause de la boue et du vent contraire qui les gênèrent de bout en bout.



LE PASSAGE A ANGERVILLE

Paris-Tours a permis aux jeunes de se révéler et a donné l'occasion à Petit-Breton de faire une rentrée merveilleuse. C'est grâce à lui que le second peloton a rejoint.

LE PELOTON DE TÊTE APRÊS BEAUGENCY

C'est là que le second peloton reprend contact avec celui de tête. Ramené par Petit-Breton, il comprend entre autres le vainqueur Heusghem qui s'échappera à 12 kilomètres de l'arrivée pour battre de 500 mètres Deruyter et Petit-Breton que suivront Blaise, Emile Georget, Fr. Faber.

SOMMAIRE

Le Tour de France automobile .. .. Couverture
Le match Stade Français-Bayonne.. 217
La course cycliste Paris-Tours 218
Le recrutement des officiers aviateurs, par le Capitaine Félix. 219
Le calcul de la vitesse, par André Beaumont 219
Il faut à la France des hydro-aéroplanes, par G. Prade 219
A chaque sport sa fédération, par Jean Auger 220
Les canots automobiles, par le Comte Récopé 220
Les voitures Ford dans le Tour de France. 221
Le Carnet du sportsman 222
Le triomphe de Bayonne 223
Le meeting d'hydro-aéroplanes de Monte-Carlo .. 224 225
Les courses de la semaine. 226
Vers l'entente, par Géo Lefèvre. 227
Avant le match Carpentier-Gunther. par J. Mortane.. 227
La hiérarchie des sports (fin), par Victor Breyer.. .. 227
Le petit dictionnaire sportif 228
Le Bloc-Notes de la semaine.. 229
Une bonne poulinière, par René Riondet 230
Les courses de la semaine, par Stuart 230
Les voitures Pilain, La Corre-La Licorne, la Crespelle 231
De Bazelaire, au Tour de France. Le cross militaire la Schneider.. 232
La vie d'un Champion du Ring. par Jim Jeffries .. . 233
Notre concours de Jeffries. 234

AVIATION

Le recrutement des officiers aviateurs (1)

L'avenir de la cinquième arme appartient aux pilotes de carrière

Ainsi que nous l'avons annoncé à nos lecteurs dans notre dernier numéro, nous avons la bonne fortune de publier aujourd'hui un article du capitaine Félix, chef du centre d'aviation militaire d'Etampes, sur le recrutement des officiers pilotes. Nous continuons ainsi à donner les opinions les plus diverses sur cette intéressante question. La semaine prochaine paraîtra une réponse du lieutenant Clerc à l'étude parue dans notre numéro du 17 février.

Puisque votre page d'aviation militaire est, à juste raison, devenue une sorte de tribune publique où les pilotes expriment, avec une courtoisie à laquelle je me plais à rendre hommage, leurs idées personnelles, je vous prie de me permettre d'y exposer à mon tour, mes vues sur ce sujet de palpitante actualité.

Tout d'abord, permettez-moi de rappeler, sans vaine fatuité de ma part, quelle est mon expérience personnelle sur la matière. J'ai eu sous mes ordres, trente officiers et cinquante appareils, c'est-à-dire une des écoles les plus importantes de France. J'ai dirigé les dernières manœuvres, et c'est sous mes yeux qu'ont été acquis, avec une maëstria qui m'a empli d'une fierté légitime, vingt-cinq brevets militaires en quelques mois. J'ai, durant cette longue période, été en contact constant avec les aviateurs de toutes armes; j'ai échangé avec eux des idées journalières; j'ai également été aux prises avec les milles petites difficultés du métier, et j'ai dû étudier les moyens pratiques de les vaincre avec le minimum de tracas et d'efforts.

Ce préambule, un peu long peut-être, était néanmoins nécessaire pour éclairer la religion de mes lecteurs sur l'autorité que peuvent présenter mes affirmations. J'espère qu'il me sera pardonné ..

Cela dit, je dois déclarer que je ne suis nullement de l'avis, ni de M. Leblanc, ni de l'officier auteur de votre avant-dernier article.

Je crois qu'un aviateur militaire n'acquerra un rendement maximum que s'il est un officier aviateur de carrière. J'estime qu'un entraînement permanent et continu est nécessaire : entraînement sur un aérodrome facile pour s'habituer à voler dans le vent, et pour étudier les mille variations traîtresses du perfide élément; entraînement sur la campagne et en manœuvres pour étudier les atterrissages variés, les difficultés du vol au-dessus des vallées et des accidents de terrain, et par dessus tout, pour étudier les méthodes d'observation et se perfectionner dans l'étude si délicate de la reconnaissance.

Cette opinion n'est d'ailleurs, je le reconnais volontiers, qu'affaire de sentiment, et surtout d'expérience, et il est concevable qu'il y ait divergence à ce sujet.

Mais là où il me semble qu'il n'y ait plus matière à discussion, c'est quand nous en arrivons à l'étude de l'aviation militaire en tant que corps organisé.

Un appareil n'est pas un organe isolé. Il comporte des hangars, un terrain de départ et d'atterrissage; des voitures pour transporter ses hommes, ses approvisionnements et ses rechanges, plusieurs échelons même de ces voitures pour les échanges avec l'arrière, des remorques pour les appareils de remplacement et pour les endommagés, des ateliers, des bureaux et des casernements et un personnel hommes, mécaniciens, sous-officiers et officiers.

Prenons un exemple tangible. Un centre d'aviation important en pleine activité comporte un commandant (il y faut une autorité directrice) auquel devra être adjoint un commandant en second. Il comporte un magasin (rechanges, outillage, matières consommables, réserves), qui, à son tour, devra être dirigé par un officier du service actif, indépendemment de l'officier d'administration comptable. Il faut un détachement qui doit être caserné, nourri, administré et surtout mis sous les ordres encore d'un officier. Les hangars et la piste veulent être entretenus; encore un service, et pas une sinécure, je vous l'assure, à confier à un officier. Il faut un officier pour diriger les ateliers. En outre, il y a un service de semaine, et un service d'instructeurs pour les élèves, toujours à assurer par des officiers, et enfin, il y a l'entretien et l'étude de chaque appareil individuellement, et je me refuse à croire qu'un seul officier aviateur consente à confier cette tâche délicate à tout autre qu'à lui-même.

Qui, dans l'hypothèse de l'officier montant occasionnellement, assurera ces différents services? Y emploierons-nous des officiers non-aviateurs?... Et en temps de guerre ?...

Non, je crois au contraire qu'il nous faut, dès maintenant, de véritables régiments aériens, bien outillés et installés d'une façon permanente et moderne ; comprenant des sections d'aviateurs immédiatement mobilisables, et pour ce, constamment et intensivement entraînées, fortement encadrées comme commandement, en un mot, absolument militarisées; et qu'il faut éviter à tout prix de faire de l'aviation militaire un sport, auquel se livrent les officiers comme ils feraient une partie de golf ou du saut d'obstacles (cavaliers exceptés, dans ce dernier cas, bien entendu); il faut éviter aussi d'en faire une exhibition, comme cela se produirait immanquablement dans l'hypothèse envisagée.

CAPITAINE FÉLIX

En guerre, les aviateurs feront de l'aviation, ne l'oublions pas, et ils auront aussi à s'occuper de leurs hommes et de leur matériel. Ils n'ont pas trop de tout le temps de paix pour s'y préparer... et sans oisiveté, je vous le jure; et ce, sans préjudice des stages que, comme à tous les autres, il pourra leur être utile de faire dans d'autres armes. Qu'ils se mettent donc au travail, et sans tarder, dans ce but unique, de se perfectionner encore et toujours, dans la tâche très particulière qu'ils ont assumée. La perfection seule leur assurera la victoire et elle ne saurait être acquise par intermittences.

Capitaine Julien Félix.

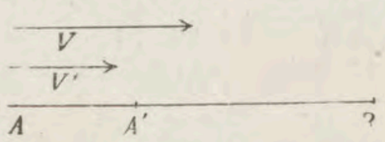
(1) Voir les numéros 696, 698, 704 et 705.

Le calcul de la vitesse

La vitesse apparente et la vitesse réelle d'un navire aérien

Je lisais dernièrement dans un grand quotidien de sport un article intitulé « La vitesse moyenne et la vitesse réelle en aéroplane » et l'on y déterminait le moyen le plus exact pour mesurer la vitesse réelle de l'aéroplane.

Et en effet, comme le faisait très bien observer l'auteur, pour avoir la vitesse réelle d'un appareil aérien, il ne suffit pas de chronométrer le temps d'aller et retour de l'appareil sur une base connue et se contenter de diviser le chemin total par le temps total, pour éliminer l'erreur de vitesse due au vent.



Sur la distance A B, si le vent souffle exactement de A vers B, la vitesse de l'aéroplane sera augmentée de la vitesse du vent. En revenant de B vers A, la vitesse de l'appariel sera diminuée, au contraire de la vitesse du vent (V_1, par exemple), la vitesse de l'appareil étant désignée par V. Mais l'effet accélérateur du vent aura duré de A vers B, un temps moins long évidemment, que n'aura duré l'effet retardateur du même vent de B vers A. De sorte que l'effet retardateur étant prépondérant, si on se contente de diviser le chemin total parcouru par le temps mis à le parcourir, la vitesse obtenue se trouvera inférieure à la vitesse réelle de l'appareil. Pour éliminer cette erreur, l'auteur de l'article sus visé avait indiqué de chronométrer le temps mis à parcourir A B soit t_1 à l'aller et de mesurer ensuite le chemin parcouru au retour de B vers A pendant ce même temps t_1, ce chemin parcouru étant B A' < B A. Ce procédé est évidemment exact, mais il exige l'emploi de trois observateurs, un en A, un autre en B, et enfin un troisième placé en A' (par une série de tâtonnements).

Il est plus simple, je pense, d'employer la formule peu répandue mais commode suivante :

Si on chronomètre le parcours de A vers B, on a une première équation :

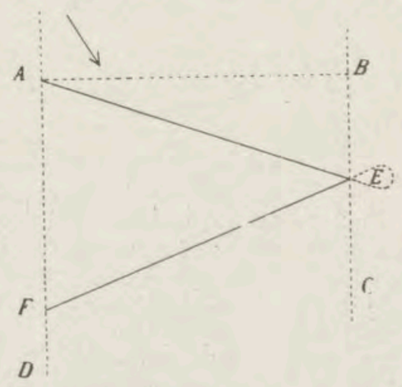
$$e = vt. \quad (v = v_1 + v_2)$$

v_1 vitesse de l'appareil v_2 vitesse du vent,

En chronométrant le parcours de B vers A, on a : $e = v't'$ $(v' = v_1 - v_2)$

d'où, en éliminant v_2 : $v_1 = \frac{e}{2}\frac{t+t'}{tt'}$ et la vitesse du vent se trouve ainsi éliminée.

Lorsque le vent souffle obliquement par rapport à la direction A B, il suffit de recommander à l'aviateur de se diriger à la boussole, suivant la direction A B.



Partant de A il viendra couper la ligne B C en un point tel que E; repartant de E, il reviendra couper la ligne A D en un point tel que F, mais si l'aviateur a bien soin de maintenir l'axe de son appareil dans la direction A B, à l'aller comme au retour, la formule précédente sera également applicable avec autant d'exactitude.

André Beaumont.

Il faut à la France des hydro-aéroplanes

Dans la guerre future ce seront de véritables engins de grande offensive aérienne

Ce sera bien certainement la création de l'année, cet oiseau nouveau, oiseau d'eau, canard comme on l'a baptisé, et qui s'envole à volonté de la terre et de l'eau pour, à volonté, se poser sur l'eau et sur la terre.

Son nom scientifique est bien un peu barbare et sauvage, hydro-aéroplane, à moins que vous ne préfériez aéro-hydroplane, et pourtant ce ne sont pas les vocables gracieux qui font défaut. Les noms d'oiseaux marins abondent, mouette, goëland, albatros. Peu importe d'où cherra le mot. En dépit de tout ce que cela renferme d'insensé en soi, les conducteurs d'automobiles sont restés des chauffeurs! Et pourtant, ils ne chauffent rien. Bien mieux, ils sont là pour empêcher le moteur de chauffer.

L'hydro-aéroplane ou appareil volant, partant de l'eau pour y revenir, aura le nom qui lui plaira. Peu importe! L'important c'est que nous en ayons.

Le Concours de Monaco qui se déroule cette semaine est le premier du genre. Il ne sera pas le seul. Les Allemands, toujours prêts à nous emboîter le pas en matière d'aviation, ont annoncé déjà qu'ils auraient le leur à Kiel, et il y a deux ans que la flotte américaine travaille sans relâche avec Curtiss, pour mettre au point un appareil de mer.

A ce point de vue, les Américains l'emportent de loin sur nous. Le Français Henri Fabre fut le premier à s'élever sur l'eau en mai 1910, mais en Amérique, les expériences ont succédé aux expériences On a fait réellement des progrès, en travaillant chaque jour, et sur la mer, et sur les lacs, et sur l'embouchure des grandes rivières, comme East River et Hudson, qui entourent New-York. Chez nous, la marine n'a pas encore commencé d'expériences officielles, et aux Etats-Unis, on a déjà décidé que chaque croiseur aurait à bord un aéroplane qu'il pourrait mettre à l'eau et reprendre à bord.

Comme appareil de reconnaissance ou comme appareil de combat, l'hydro-aéroplane paraît en

effet appelé au plus brillant avenir, s'il s'envole de l'escadre, plane au-dessus de la mer, jusqu'à la côte, amie ou ennemie, et revient se poser sur l'eau, en quelques minutes, à 80 kilomètres à l'heure, hors de l'atteinte des obus, bravant les mauvais fonds, passant les havres, il établit le contact entre la terre et la citadelle flottante au large. S'agit-il de combattre au contraire, la flotte le porte. Il est comme le canon géant qui, à plus de 100 kilomètres du navire, balaie la région et la domine.

On me permettra de revenir avec quelques détails complémentaires sur un moyen dont j'ai déjà donné une brève esquisse.

En cas de guerre future avec l'Allemagne, Paris est beaucoup plus exposé aux injures des flottes de l'air que ne l'est Berlin. Paris est en effet à 220 kilomètres à peine de la frontière allemande et Berlin est à 500 kilomètres de la frontière française. Il faut d'abord se pénétrer de cette idée que le peuple qui possédera la maîtrise de l'air, sera néanmoins impuissant à empêcher certaines unités de passer au travers des siennes. Une armée barre un armée, une flotte barre déjà plus difficilement une autre flotte, une flotte aérienne victorieuse peut ne pas même apercevoir une flotte aérienne plus faible qui déborde sa ligne.

GLENN CURTISS

Supposez un projet méthodique de bombardement aérien d'une des deux capitales. Il faut de toute nécessité établir ce que l'on appelle un va et vient. Chaque aéroplane doit partir d'un point qui ne peut être qu'en territoire ami, s'y charger de munitions, aller au-dessus du point à détruire, y lâcher ses projectiles, et revenir à son point de départ pour se ravitailler et repartir.

Or, il est aisé de le voir, la flotte aérienne allemande n'a que 440 kilomètres à faire, aller et retour, si elle s'attaque à Paris. La flotte française de l'air aura 1.800 kilomètres. Dès un an, on peut déjà entrevoir la possibilité de résoudre le premier problème. Combien d'années se passera-t-il encore avant qu'on ne vienne à bout du second. Mais il s'agit là d'aéroplanes partant du sol et y revenant.

Avec les hydro-aéroplanes, le thème change, et change si bien que c'est nous qui prenons l'avantage. Berlin n'est qu'à 180 kilomètres de la mer, du golfe de Poméranie où vient se jeter l'Oder. Supposez le thème, admis à l'heure actuelle, d'une alliance navale qui donne à ce qu'on appelle le parti de l'entente, la supériorité incontestée sur mer

Quelques jours après la déclaration de guerre, alors que les troupes de terre se concentrent encore en Lorraine et le long des Vosges, la flotte alliée arrive avec ses appareils à 180 kilomètres de Berlin. Le siège de la capitale allemande commence, quelles que soient les troupes massées là, et celles qui sont là ne seront pas en Lorraine, quels que soient les fortifications et les canons. Plusieurs centaines d'hydro-aéroplanes partent tour à tour du pont d'un ou plusieurs navires spécialement aménagés à cet effet, et qui ne sont pas des unités de combat, mais des transports. Si la mer n'est pas trop dure, ils partent à volonté du pont ou de la mer. En deux heures, ils sont au-dessus de la capitale allemande, ils la bombardent, en deux heures ils sont de retour, se posent près des navires, au large, on les hisse à bord, on les recharge en munitions, on les fait repartir. Jugez de l'effet produit, et de l'impression morale d'un peuple qui hésitera d'autant plus à déclarer la guerre qu'il pourra se dire que même vainqueur, sa capitale pourra être détruite en quelques heures.

Sans doute, ce sont là d'effroyables éventualités, mais quoi, dans une guerre future, même sans un coup de canon, c'est par milliers que périraient les femmes et les enfants, de misère et de famine. Rappelons aux adversaires possibles qu'en toute circonstance, ils peuvent compter que nous irons chez eux. Que faut-il pour cela ? Trois cents appareils, coût cinq millions, et trois cents hommes. Pas même le coût de l'artillerie d'un cuirassé, pas même un bataillon.

Mais il faut les avoir.

Et on les aura.

Dans le thème actuel d'une guerre future, seul, l'hydro-aéroplane peut être l'engin de la grande et définitive offensive, celle avec laquelle on triomphe, parce qu'on frappe au cœur.

GEORGES PRADE.

ATHLÉTISME

A chaque sport sa Fédération

Il faut laisser les athlètes s'organiser eux-mêmes pour le mieux de leurs intérêts

Il est dit que nous ne ferons jamais rien par nous même, nous ne trouvons bien que ce qui nous vient de l'étranger, qui d'ailleurs, presque toujours est en avance sur nous dans le domaine pratique.

En sport plus qu'en toute autre matière, nous sommes de bons élèves qui, un jour où l'autre, doivent éclipser leurs professeurs si toutefois nous voulons profiter des enseignements et des leçons que ceux-ci nous donnent constamment, pour notre plus grand bien.

Quoique nos champions arrivent maintenant à lutter victorieusement avec eux, nous avons encore beaucoup de choses à prendre chez nos aimables voisins les Anglais, surtout au point de vue administration.

En gens pratiques, les fils d'Albion ont compris, depuis toujours, que chaque sport devait avoir sa fédération ; il ne viendrait jamais à l'esprit de l'un d'eux que sous les mêmes règlements l'on en put utilement, accoupler deux, n'ayant entre eux aucun point commun,

Ce sont des hommes pratiques, mais surtout des heureux qui ignorent tous les maux dont souffre notre grand groupement sportif, en l'espèce l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques.

Fondée dans un but très louable, l'U. S. F. S. A, fut pendant les premières années de son existence d'une très grande utilité, ceci est une chose indiscutable; les différentes branches sportives étaient alors trop faibles pour se suffire à elles-mêmes et combattre victorieusement les nombreux ennemis de la bonne cause, et Dieu sait s'ils étaient nombreux.

Rien ne justifie actuellement un tel état de choses, l'exercice physique a pénétré partout, les plus réfractaires sont maintenant convertis, les pouvoirs publics encouragent et couvrent les athlètes de leur haute protection, enfin chaque sport a ses adhérents et son public qui augmentent chaque jour.

Vouloir dans de telles conditions régir ensemble, sans heurter des intérêts absolument contraires, la course à pied, le football, le hockey, le tennis, la lutte, la pelote basque, etc., est absolument impossible, il faut laisser chacun agir à sa guise.

Actuellement, de par sa constitution même, l'Union est entre les mains d'un petit nombre de dirigeants, qui mènent de front tous les sports: ceux dans lesquels ils sonts compétents et les autres,

Aussi voyons-nous des choses absolument invraisemblables: ainsi, par exemple, tel dirigeant d'un grand club parisien qui n'a jamais pratiqué est à la fois des commissions de Hockey, Croquet, LawnTennis, commission militaire, et commission des Sports d'Hiver. La commission de Natation est présidée par un des gros bonnets du football rugby et celle de pelote basque s'honore de compter parmi ses membres le dirigeant d'un club universitaire qui se fit surtout remarquer par sa science du ballon ovale; tout est à l'avenant. Je pourrais encore ajouter que si l'on cherchait le nom des sociétés auxquels appartiennent presque tous les membres de commission, on ne serait pas peu étonnée de trouver que deux ou trois clubs parisiens, s'assurent une majorité écrasante. Il s'ensuit que les petits groupements sportifs ainsi que les sociétés de province sont peu ou mal représentés.

Pour remédier à un tel état de choses, il n'y a qu'un seul moyen, laisser les coureurs à pied, les joueurs de tennis, de football, etc., s'occuper eux-mêmes de leurs affaires, en constituant une fédération pour chacun de leur sport, les fervents du ballon rond en ont donné l'exemple et s'en sont bien trouvés.

Que l'U. S. F. S. A. le veuille ou non, il faudra en venir là.

JEAN AUGER.

YACHTING-AUTOMOBILE

Les canots automobiles

La marine française est la seule n'ayant pas de canots automobiles

La baie de Monaco va, pour la neuvième fois, servir de Canodrome aux concurrents du Meeting que réunit tous les ans, l'International Sporting Club. Par sa générosité inlassable, il sait attirer chaque année une escadrille imposante de canots de toutes les nationalités et avec un zèle infatigable G. Prade s'ingénie à rendre chaque fois ces réunions sportives de plus en plus intéressantes.

Mais ce qui est vraiment surprenant et que nous allons essayer d'analyser, c'est qu'aussitôt le meeting de Monaco terminé on n'entend plus parler en France, tout le reste de l'année, de canots automobiles. C'est comme si on attendait, sur les hippodromes déserts, le Grand Prix de Paris, et qu'aussitôt après, l'herbe restât infoulée sur les pistes de Longchamp et autres.

Et il n'y a qu'en France que ce silence se produit, car en Angleterre, en Allemagne, en Suède, en Amérique, l'élan donné par Monaco se continue et des manifestations nationales et internationales se poursuivent sans interruption le reste de l'année.

Comment peut-on expliquer que dans un pays comme la France qui a créé le moteur automobile, qui en a tiré cette merveilleuse application à la locomotion terrestre et qui vient de stupéfier le monde entier par son emploi pour la conquête des airs, il ne se soit rien produit en épreuves nautiques automobiles, depuis les courses Calais-Douvres et Boulogne-Folkestone.

Il y a à cela deux raisons : le désintéressement de la marine pour tout ce qui est canot automobile et l'inertie des constructeurs pour créer le moteur marin l'une étant, en quelque sorte, la conséquence de l'autre.

Les ingénieurs de la marine ignorent le moteur automobile; ils ne connaissent que le moteur Diésel employé dans les sous-marins. Quant au moteur, souple, léger et prompt, à essence ou à pétrole, c'est comme s'il n'existait pas. D'ailleurs, les exemples qu'ils ont sous les yeux ne sont pas faits pour les encourager dans son emploi. Ainsi, à Cherbourg le seul canot automobile qui existe dans l'Arsenal est la vedette des constructions navales qui sert deux fois par jour à conduire les ingénieurs de l'intérieur du port aux cales de la ville. Eh bien, cette vedette, quinze minutes avant l'heure fixée pour son départ, fait des ronds dans le bassin où elle est amarrée afin d'être sûre de pouvoir partir aussitôt que le Directeur de l'Arsenal aura pris place à son bord. On croit donc encore, à l'heure actuelle, dans la marine française, qu'un canot automobile a besoin d'un canter de 15 minutes pour partir au tour de manivelle !

Tous les officiers de marine demandent des canots automobiles; il y en a à bord de tous les navires étrangers, seule la marine française n'en possède pas. Comment veut-on alors que le public ait confiance dans un outil dont la marine ne fait pas usage?

Il y a bien eu des essais, des concours de moteurs marins auxquels la marine s'est intéressée, mais quels en ont été les résultats ?

L'essence a été proscrite des arsenaux et aussi des navires de l'Etat comme dangereuse, et cependant on emploie le benzol à bord des sous-marins et des poudres plutôt dangereuses à bord des cuirassés. On n'a voulu d'abord que du pétrole lampant et des moteurs très intéressants ont été présentés aux autorités compétentes ; puis on s'est ravisé et on a prétendu que le pétrole pouvait manquer en temps de guerre. Quoiqu'il soit aussi facile de l'emmagasiner que le charbon, il était nécessaire que les moteurs marchassent à l'huile de schiste, produit national. Maintenant que la naphtaline a fait ses preuves comme source d'énergie, peut-être la marine va t-elle exiger que ses canots automobiles marchent avec ce dérivé de la houille? Cette solution élégante aurait au moins l'avantage de faire servir la naphtaline à la fois pour la marche des embarcations et la destruction des cancrelats dans les soutes des cuirassés.

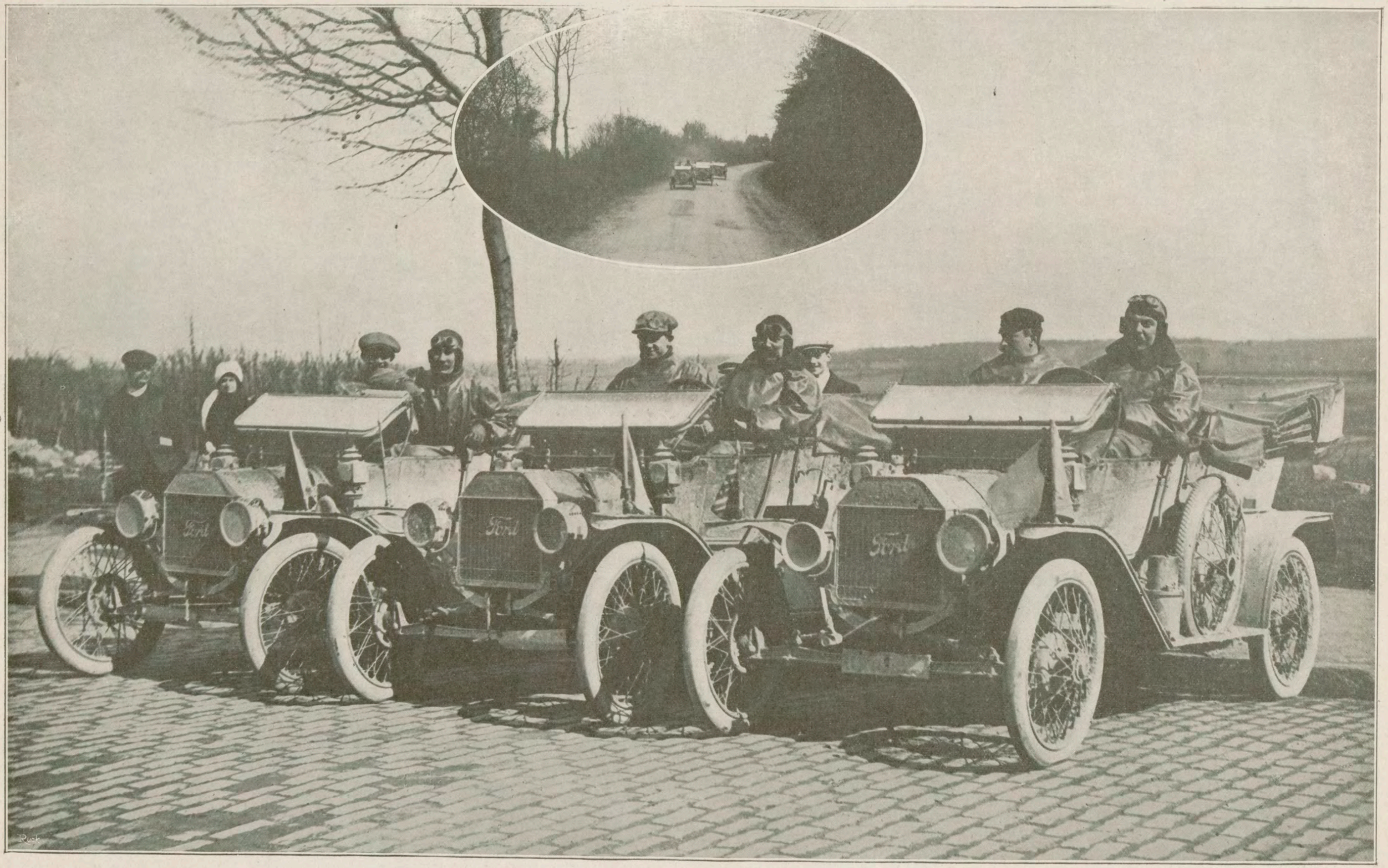
Il est temps que M. Delcassé dont l'activité est toujours en éveil pour tout ce qui touche à notre armement naval, prenne la peine d'étudier cette question de l'introduction des canots automobiles dans la marine française. Nous sommes certains qu'il saura briser les inerties qu'il rencontrera et qu'il donnera ainsi un essor nouveau à une industrie qui ne demande qu'à se développer en France.

Mais il n'y a pas que cette seule raison pour expliquer la stagnation du yachting automobile en France. Il y en a une autre, c'est l'indifférence des constructeurs. Les constructeurs d'automobiles ont cru que les moteurs à essence qu'ils mettaient sur les voitures, pouvaient être utilisés sur les canots pour un service courant. C'est une erreur. Le moteur d'un canot automobile travaille toujours en pleine charge ; il lui faut pousser l'embarcation à chaque tour d'hélice. Un canot automobile en marche représente exactement une auto qui grimperait une côte perpétuelle. Il faut donc des moteurs à organes puissants, à portées larges et facilement lubréfiables. Le poids importe peu, car il en faut toujours et surtout dans les fonds d'un canot pour en assurer la stabilité; d'ailleurs toutes les complications des moteurs d'automobiles sont inutiles à bord ; on doit circuler autour du moteur et faire à la main tout ce qui se fait mécaniquement sur une voiture.

(A suivre.)

COMTE RÉCOPÉ.

LES VOITURES FORD DANS LE TOUR DE FRANCE



L'EQUIPE DES TROIS VOITURES FORD A L'ARRIVEE A PIERREFITTE

Les trois voitures de la grande marque américaine Ford ont été exclues du classement officiel à Marseille, après avoir parcouru les six premières étapes, pour avoir employé au cours de l'étape Grenoble-Nice des roues d'un diamètre inférieur à celles dont elles étaient munies dans les étapes précédentes. Ce changement de roues avait été fait par l'équipe Ford, pour permettre le montage de bandes spéciales destinées à faciliter le passage dans la neige qui rendait, à ce qu'on avait annoncé, certaines parties du parcours à peu près infranchissables. L'emploi de roues amovibles et, par suite, les changements de roues étant parfaitement autorisés, la décision du jury contre les voitures Ford a soulevé pas mal de commentaires, d'autant plus que la neige ayant été peu abondante, les voitures Ford ne tirèrent de la précaution qu'elles avaient prise aucun avantage spécial. Les trois voitures Ford ont effectué tout le parcours de conserve, régulièrement contrôlées à chaque étape, après comme avant leur exclusion. A cause de leur marche par équipe, qui rendait plus remarquable leur parfaite régularité, peut-être aussi un peu à cause de la décision qui avait été prise contre elles, les Ford ont certainement été les voitures dont on a le plus parlé pendant le Tour de France.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Par 32 points à 3, l'Aviron Bayonnais a battu dimanche le Stade Français. Ce fut une belle partie. Les joueurs Parisiens furent littéralement écrasés ; seul Paoli sauva l'honneur des bleus et rouges en marquant un essai. L'équipe basque nous fit assister à un jeu étourdissant. Ces hommes sont de véritables acrobates, rebondissant aussitôt que projetés à terre, passant le ballon dans des positions invraisemblables, toujours là pour le recevoir. On eut dit que l'équipe ne se composait que de trois-quarts, avec un arrière dont le rôle fut plutôt, ce jour-là, platonique. On dira qu'il ne s'agissait pas d'un match de championnat, que le Stade, éliminé de la grande compétition annuelle, n'était plus en forme, que leurs défaites antérieures avaient découragé les stadistes... La défaite est tellement complète que les explications quelles qu'elles soient ne suffisent pas à l'excuser.

Mais on en peut tirer une conclusion. C'est que l'ordonnance du championnat de France ne répond pas à la réalité. La répartition en régions élimine des équipes de valeur, pour laisser en ligne des teams bien inférieurs et qui ne doivent qu'à la médiocrité de leurs rivaux directs de se trouver qualifiés pour les derniers tours. L'Aviron Bayonnais en est une preuve indéniable. Voilà une équipe qui apparaît comme une des toutes meilleures, qui pouvait prétendre à la meilleure place et qui a droit au moins, sur le papier, et jusqu'à aujourd'hui, à la seconde et qui n'a même pas pris part aux demi-finales. Battue par Toulouse sur un coup heureux, elle a fait contre le Stade beaucoup mieux que le Racing et, par suite du système adopté, il lui était impossible d'être dans la finale. Il y a mieux à trouver que ce système vieillot et qui, sous prétexte d'égalité, aboutit à l'injustice. Mais en attendant, quel que soit le vainqueur de demain, j'imagine qu'une rencontre entre l'équipe basque et lui, serait une belle rencontre et qui ferait de l'argent. Je donne l'idée pour ce qu'elle vaut. Qu'en pense l'A. J. S. ?

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 31 MARS — Cyclisme. — Réouverture du vélodrome Buffalo.

DIMANCHE 31 MARS. — Rugby. — Toulouse : Finale du championnat de France entre le Racing Club de France et le Stade Toulousain.

DIMANCHE 31 MARS. — Hippisme. — Courses à Auteuil. (Prix Murat).

LUNDI 1er AVRIL. — Monaco. — Ouverture du meeting de Canots automobiles.

MERCREDI 3 AVRIL. — Boxe. — Paris : Match Carpentier-Gunther.

JEUDI 4 AVRIL. — Hippisme. — Courses à Auteuil.

Infortune des passagers Russes.

Samedi dernier, à Sébastopol, l'aviation a fait deux victimes. Un pilote, le lieutenant Albokrineff et son passager se sont tués, le vent retournant leur biplan.

Or, en parcourant le martyrologe des victimes de l'aviation, on est amené à faire une constation curieuse. En Russie, la plupart des accidents ont amené la mort de passagers, ainsi qu'en témoigne la liste complète des morts :

8 octobre 1910 : capitaine Maziewitch (biplan) ;

1er mai 1911 : les deux frères Matsiewitch (monoplan) ;

25 juillet 1911 : Shimansky, passager (biplan) ;

28 août 1911 : lieutenant Zolotoukhène, (biplan) ;

19 novembre 1911 : Mourouzi (biplan) ;

8 février 1912 : Yamisch et Léon (biplan) ;

23 mars 1912 : lieutenant Albokrineff et son passager (biplan).

Ainsi, dans sept catastrophes d'aviation, quatre passagers russes se sont tués, alors que dans les autres pays ces sortes d'accidents sont plutôt rares C'est ainsi que les observateurs qui ont péri, à part ceux que nous venons de citer, sont : le lieutenant Selfridge (Américain), Castellani (Italien), de Pola (Espagnol), de La Torre (Espagnol), lieutenant Dupuis (Français), Vosz (Allemand), Léon Lecomte (Français) et Weiss (Suisse).

Les chutes à deux sont donc, fort heureusement, peu nombreuses, puisque sur 129 morts provoquées par l'aviation, on en compte 12 seulement de passagers et pourtant les voyages à plusieurs sont de plus en plus nombreux. Peut-être doit on voir là-dedans un peu plus de prudence de la part du pilote lorsqu'il est accompagné ?

L'élégance en automobile.

La municipalité Lyonnaise avait doté le Tour de France automobile d'un superbe objet d'art qui devait être attribué à la voiture la plus joliment carrossée, ayant fait tout le parcours. Sans hésitation ce prix a été accordé à l'équipe des Benz, si coquette et si élégamment présentée grâce à la carrosserie bien connue Saoutchik.

Records de motocyclettes.

A Los Angeles, le 18 février dernier, plusieurs records du monde de motocyclettes ont été battus. Le détenteur de tous les records précédents, Jake de Rosier, a été vaincu dans toutes les épreuves auxquelles il prit part. Joe Wolters, de Chicago, couvrit les trois miles (4.827 m.) en 2 m. 25 s. W. E. Hasha, de Dalles, fit 5 miles (8.045 m.) en 3 m. 2 s. 3/4, 2/5 de seconde plus vite que le record et Alward remporta les 10 milles (16 kil. 090) en 6 m. 53 s., alors que le record précédent était de 7 m. 1 s. 4/5.

Après le tour de France.

Il est à remarquer que toutes les marques soucieuses de s'assurer une place brillante dans le classement du Tour de France automobile et de ne pas avoir d'ennuis provoqués par une mauvaise carburation, avaient accordé leur confiance au carburateur Claudel. D'ailleurs, il est à noter qu'à l'arrivée 16 marques différentes étaient munies de ce carburateur idéal grâce auquel on obtient le meilleur rendement avec le maximum d'économie.

Les sports comiques.

Jules Moinaux avait écrit les *Tribunaux comiques*, grâce à la collaboration de MM. Emile Massard, Grébauval, Berthaut, Miniot, Dr Guibert, nous possédons maintenant les *Sports comiques*. Pour vous en convaincre, je vais vous citer quelques phrases des diverses interventions de ces messieurs à la séance du Conseil Municipal où il fut question de la réglementation de la boxe. Vous allez voir comme c'est risible :

« Comment se fait il qu'on laisse les gens s'assommer sur une estrade devant un public plus ou moins select ?... Il faut avoir assisté à de ces spectacles pour comprendre tout ce qu'ils ont de révoltant... La préfecture de police a autorisé la réouverture de certains établissements qui, sachez-le bien, réalisent des recettes fantastiques... Il ne s'agit pas de sport, mais simplement de spéculation... A quoi sert de mettre un tapis sur le plancher si on laisse la faculté aux combattants de s'assommer ? On a décidé que les combattants seraient examinés avant le combat par un médecin, A quoi bon ? C'est dérisoire !... Je regrette que cette lutte brutale ait remplacé la lutte à main plate, véritablement sportive et dans laquelle la force s'affirme dans toute son élégance... Je demande que la lutte soit arrêtée dès que l'homme sera tombé pour la première fois... Il peut arriver qu'un seul coup de poing tue l'homme... L'homme ne tombe généralement qu'après la six ou septième reprise et reste parfois debout jusqu'à la quatorzième. Mais quand il tombe à terre le spectacle est lamentable... Il y a là des hommes, appelés soigneurs, qui s'emparent du malheureux qui râle sur le plancher et tentent de renouveler ses forces afin de lui permettre de reprendre le combat... Il est extrêmement rare qu'un des boxeurs tombé deux fois triomphe de son adversaire ou c'est qu'il a pu le surprendre ou que celui-ci a été pris d'une faiblesse subite... Généralement celui qui a marqué sa supériorité la conserve jusqu'à la fin... Ce qui est désolant surtout c'est l'attitude des parieurs... Ce spectacle est inhumain et démoralisant... Est-ce vraiment réconfortant de voir deux hommes se distribuant de formidables coups de poing jusqu'à ce que l'un d'eux tombe évanoui, au point de ne pouvoir plus se relever dans un temps donné ? »

On ne s'ennuie pas au Conseil municipal. On ne peut que regretter de voir parmi les détracteurs de la boxe M. Emile Massard qui aurait dû se faire documenter par le brillant sportsman qu'est son fils. Fort heureusement, les partisans du noble art, parmi lesquels je citerai MM. Marcel Habert, A, Oudin, Delpech, Louis Dausset, répliquèrent de façon sérieuse et obtinrent gain de cause, La lecture des extraits précédents n'en est que plus comique.

Un peu de compétence, s. v. p.

Plusieurs journaux, non des moindres, dont le *Temps*, ont déclaré la semaine dernière, que Gaillard avait battu Charles Ledoux pour le championnat de France. Or, ils devraient savoir qu'un match, où le titre est en jeu, ne peut se disputer en dix reprises et qu'il exige une pesée des concurrents. De plus, il est nécessaire que le directeur du combat soit désigné par la Fédération, et généralement, on a soin de l'annoncer à l'avance. Ledoux est donc toujours champion de France, ne vous en déplaise, MM. les journalistes qui écrivez sur la boxe.

Pour la boxe.

Nous avons reçu du docteur L. Dartigues, ancien chef de clinique de la Faculté, la lettre suivante qui constitue un magnifique plaidoyer en faveur du « noble art » :

Cher Monsieur,

Lu votre très intéressante défense de la boxe, où vous mettez en parallèle, au point de vue dangers, tous les sports. Mais vous avez oublié de dire que l'escrime, qui a tant de partisans et de pratiquants, fait, chaque année, des victimes, dans les salles d'armes. Mais on le cache, le plus souvent possible. C'est pourtant considéré comme très distingué par la plupart des gens, de faire de l'escrime ! Et ces mêmes gens méprisent la boxe qu'ils ignorent et qui est cependant un des sports les plus beaux et les plus complets qui soient.

En tant que chirurgien, j'ai eu l'occasion de voir de ces accidents, dûs à l'escrime (fleuret rompu, épée cassée, fer déboutonné, etc...), et je vous assure qu'il arrive plus d'accidents, dans les salles où l'on s'exerce et où l'on se donne que sur les terrains de duel où on se réserve le plus souvent.

Il est bon de dire cela, afin de vaincre l'ostracisme que les gens ignorants manifestent envers la boxe, dont ils ne connaissent pas les résultats athlétiques et moraux.

Docteur DARTIGUES.

Lorsque des témoignages comme celui d'une sommité médicale semblable, viennent soutenir la boxe, on s'étonne qu'il reste encore des détracteurs de ce sport. Il est à noter, d'ailleurs, que le noble art possède un nombre considérable de fervents, parmi les médecins, tels, pour ne citer que les principaux, les docteurs Peugniez, Thierry de Martel, Olivier Lenoir, etc...

Un atlas pour la rue de Provence, s.v.p.

Lors du match Nord contre Sud, l'U. S. F. S. A., à qui Communeau a cessé de plaire, voulut lui faire une charmante plaisanterie. Savez-vous par qui elle voulut faire commander l'équipe du Nord ? Par Cadenat, le fougueux scufiste, natif de Béziers, dans le Midi et demi.

— Non, déclara le sympathique joueur, mais à quoi pensent ils ? Ils en ont de bonnes et l'*assent* alors qu'est-ce qu'ils en font ?

Le propos fut rapporté à qui de droit et on n'insista pas. C'est malheureux, nous n'avons pas tant d'occasions de rire !

Les footballers consciencieux.

Le Paris Université Club est une société charmante composée de bons garçons qui font du sport par hygiène, à condition toutefois de ne rien changer à leurs habitudes.

Il est probable que le 16 mars dernier les joueurs de l'équipe première de rugby avaient mieux à faire que se déplacer pour rencontrer à Rouen, le Stade rouennais, puisque seuls, trois équipiers premiers firent le voyage accompagnés de remplaçants dont l'âge variait entre douze et seize ans.

Vous pouvez juger d'après cela ce que fut la partie : 20 à zéro et encore les Normands furent discrets.

L'ancien capitaine du P. U. C., Cornet, en est désolé et ne cesse de prédire à ses camarades les plus terribles malheurs.

Pour les rhumatismes des chevaux.

Un professeur américain — qui déjà connaît la concurrence — a démontré l'excellence d'un appareil guérissant, miraculeusement peut-on dire, les rhumatismes.

Un propriétaire de chevaux de courses — il est belge et ses couleurs triomphent sur les hippodromes de son pays — a décidé d'essayer le système prôné sur un de ses chevaux, le meilleur même, qu'un fâcheux rhumatisme prive quelquefois de ses moyens. Et si le procédé réussit, il sera tenté en France. Renard Bleu trouvera peut être un jour, dans les trépidations du fameux appareil, l'occasion de remporter quelque belle épreuve.

Nouvelle à la main.

En suivant Paris-Tours.

Avant Blois, on remarque à l'entrée de Veuves une plaque Michelin destinée à renseigner les automobilistes, Elle porte ces mots pleins de sollicitude :

Veuillez ralentir !
Veuves
Attention aux enfants.

On ne saurait être vraiment plus prévenant vis-à-vis des chaufleurs.

JOCKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 11 AU 17 MARS 1912

AUTOMOBILE

MERCREDI 20 MARS. — Paris. — 37 voitures et 3 voiturettes, terminent le tour de France automobile (15 étapes, 4.000 kilomètres).

ATHLETISME

MERCREDI 20 MARS. — Boxe. — Paris. Marchand et Huot font match nul dans un combat de 10 rounds de 3 minutes ; Gaillard bat Ledoux aux points en dix rounds.

SAMEDI 23 MARS. — Boxe. — Paris. Trickri, est déclaré vainqueur de J. Foy, aux points. Fred Delaney, bat Paul Til, qui abandonne au 3e round.

DIMANCHE 24 MARS. — Rugby. — Parc des Princes. — L'Aviron Bayonnais, bat le Stade Français, par 32 points à 3.

CYCLISME

DIMANCHE 24 MARS. — Tours. — La course Paris-Tours, est gagnée par Louis Heusghem devant Deruyter, Petit-Breton, Blaise, Emile Georget, etc...

DIMANCHE 24 MARS. — Palais des Sports. — *Grand Prix de l'U. V. F.* : 1 Poulain, 2. Friol, à 10 centimètres, 3. Dupré, à 1 longueur.

Match derrière motos : 1re manche (30 kil). 1. Darragon, en 25 m. 52 s. 4/5, 2. Contenet à 1 tour 1/2 ; 2e *manche* (15 kil. poursuite) : 1. Contenet, en 12 m. 44 s. 3/5, 2. Darragon, à 40 mètres.

HIPPISME

MERCREDI 20 MARS. — Le Tremblay. — *Prix de Bois Boudran* (2.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Galafron, à M. J. Hennessy (J. Reiff), 2. M. Guérin. P. M. : gag., 42 fr. 50 ; pl. 18 fr., 26 fr. 50, trois quarts de longueur, une longueur (7 partants).

JEUDI 21 MARS. — Auteuil. *Prix Saxifrage.* (Steeple chase, 4.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Port au Prince, à M. Camille Blanc (R. Sauval), 2. Ortlinde, 3 Barbarossa, P. M : gag., 16 fr., pl. 14 fr., 19 fr., six longueurs, tête, quinze longueurs 16 partants).

JEUDI 21 MARS. — Nice. — *Prix de l'International sporting Club de Monaco* (1 500 mètres, 20.000 francs) : 1. Bibre, à M. L. Gros (Jennings), 2. Silver Cherry, 3 Renard Bleu III. P. M. : gag. 15 fr. ; pl. 8 fr. 50, 8 fr., une tête, 2 longueurs et demie (7 partants).

DIMANCHE 24 MARS. — Auteuil. — *Prix Robert Hennessy.* (Steeple, handicap, 5.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Superfin, à M. Jean Stern (Parfrement). 2. Héron, 3. Sauveur. P. M. : gag. 77 fr., pl. 23 fr., 20 fr., 16 fr. Trois longueurs et demie, trois quarts de longueur (9 partants).

LAWN-TENNIS

SAMEDI 23 MARS. — Paris. — Championnats de France (courts couverts) *championnat simple :* Gobert (tenant) bat W. Laurentz. Match arrêté à 4 jeux à 2 par suite d'accident. *Championnat simple de dames :* Mlle Broquedis bat Mlle Conquet, 8-6, 6-3.

PISTOLET ET REVOLVER

VENDREDI 22 MARS. — A l'*Assaut au pistolet* (balles Devillers), 253 touchés sur 352 coups tirés. Gagnants des poules ; Blanc, capitaine Faure, docteur de Sèvedavy (2), Bonnette, Montrion.

Aux *Armes de Combat*, gagnants des poules ; Au pistolet : Courcelles, H. Sangnier (2), au revolver : Commandant Chauchat, Courcelles, H Sangnier.

CE QU'IL FAUT LIRE

Reproduction de la couverture de *Fermes et Châteaux* du 1er avril. Prix net : 1 franc.

La défense dans la rue, par J.-J. Renaud. Collection Sports-Bibliothèque. Le vol. 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE TRIOMPHE DE BAYONNE

UNE ATTAQUE DE BAYONNE

Suivi de cinq coéquipiers, Bargelès charge, passe les avants adverses et se fait arrêter de justesse par l'arrière.

UNE PASSE DE BAYONNE

Un avant de Bayonne s'échappe et passe aux trois-quarts, malgré un Stadiste qui manque l'interception. En médaillon, (à gauche) **deux Parisiens arrêtent un Pyrénéen.** (A droite) **Roé dégage.**

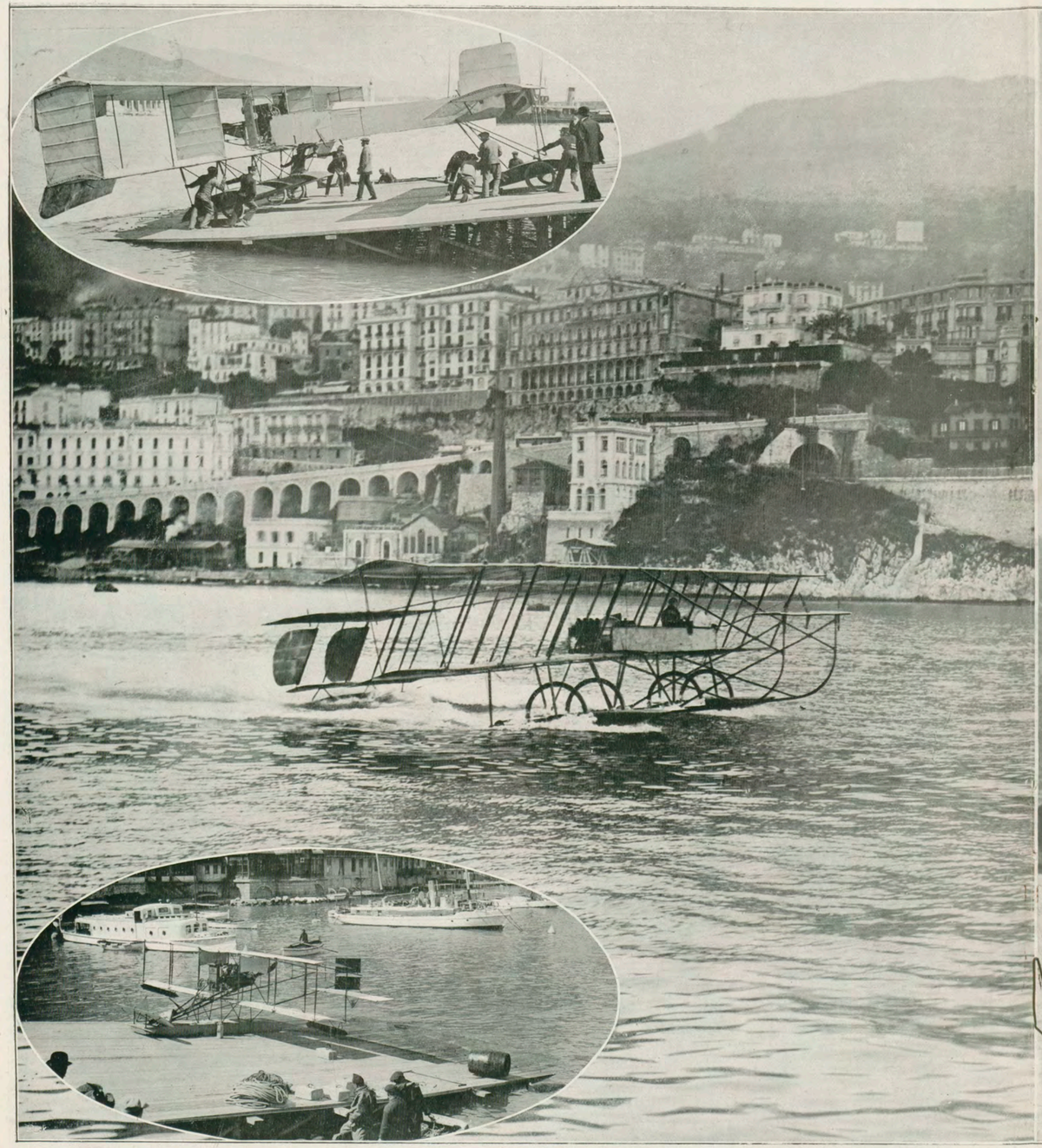
DANS LES 22 MÈTRES DE BAYONNE

Les visiteurs viennent d'être ramenés dans leurs 22 mètres, mais, à la suite d'une série de passes, se dégagent aussitôt. (A gauche) **Les joueurs de l'Aviron arrêtent un dribbling du Stade.** (A droite) **Le public porte les vainqueurs en triomphe.**

Voir dans notre prochain numéro le compte-rendu du match France-Pays de Galles.

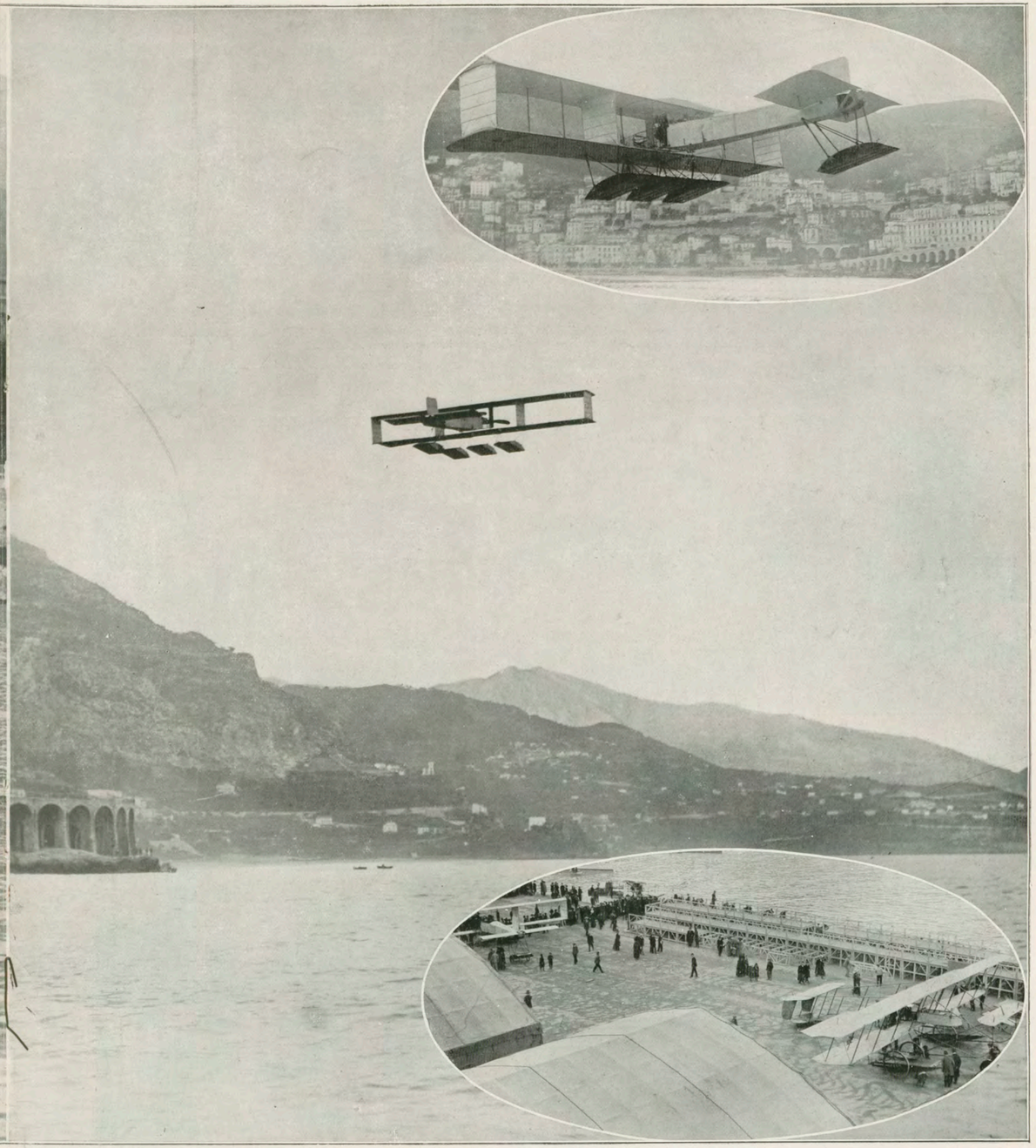
LA VIE AU GRAND AIR

LE MEETING D'HYDRO-AÉROPLANES DE MONTE-CARLO



EUGÈNE RENAUX PREND LE DÉPART

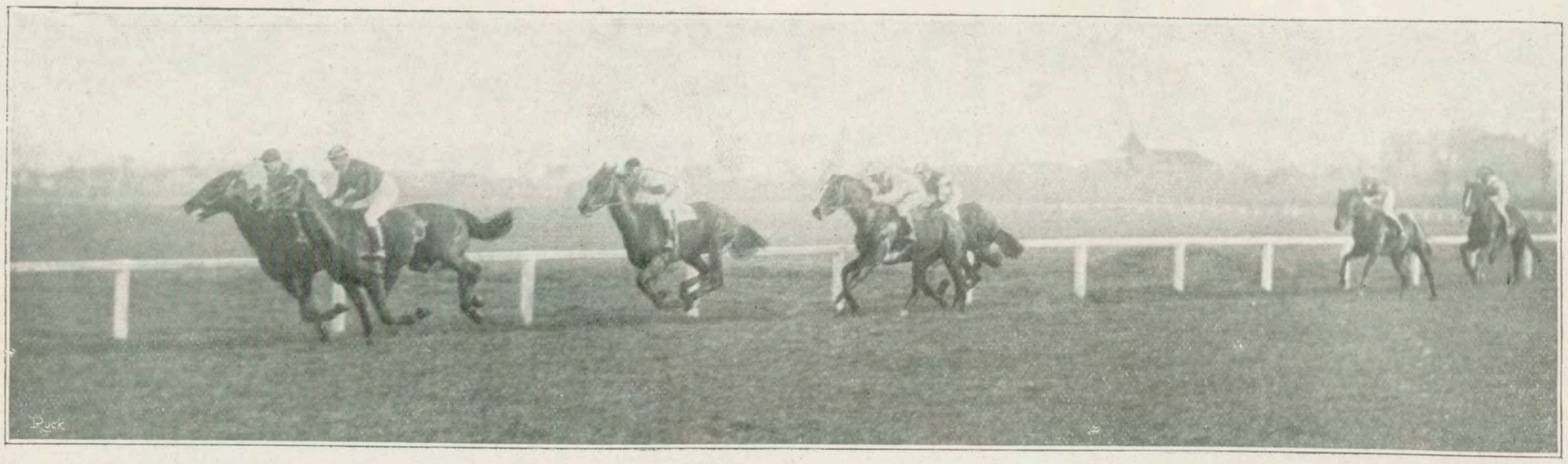
Dimanche dernier ont commencé à Monte-Carlo, les épreuves du grand concours d'hydro-aéroplanes, le premier organisé jusqu'ici. De nombreuses marques sont en présence, ce qui permet d'espérer que l'aéroplane maritime prendra bientôt la même extension que l'avion qui s'est jusqu'ici cantonné dans des prouesses au-dessus de la terre ferme. Notre photographie représente Eugène Renaux, sur un biplan décalé, muni de flotteurs pour la circonstance, prenant le départ. En haut le Canard est remonté aux hangars. En bas, l'appareil de Robinson.



COLLIEX EN PLEIN VOL

Colliex qui depuis longtemps étudie l'aéroplane marin et qui se signala par d'audacieuses envolées sur la Seine, a fourni quelques belles randonnées à Monte-Carlo s'élevant avec une aisance remarquable, emmenant des passagers et se posant sur l'eau avec une facilité remarquable. Malheureusement, dimanche, une vague violente a fait capoter l'appareil, alors qu'il venait d'amerrir. Ses deux passagers et Colliex en furent quittes pour un petit bain. En haut, Colliex en plein vol. (*Détail technique : moteur Salmson-Canton Unné.*) En bas les appareils sur le rivage.

LES COURSES DE LA SEMAINE



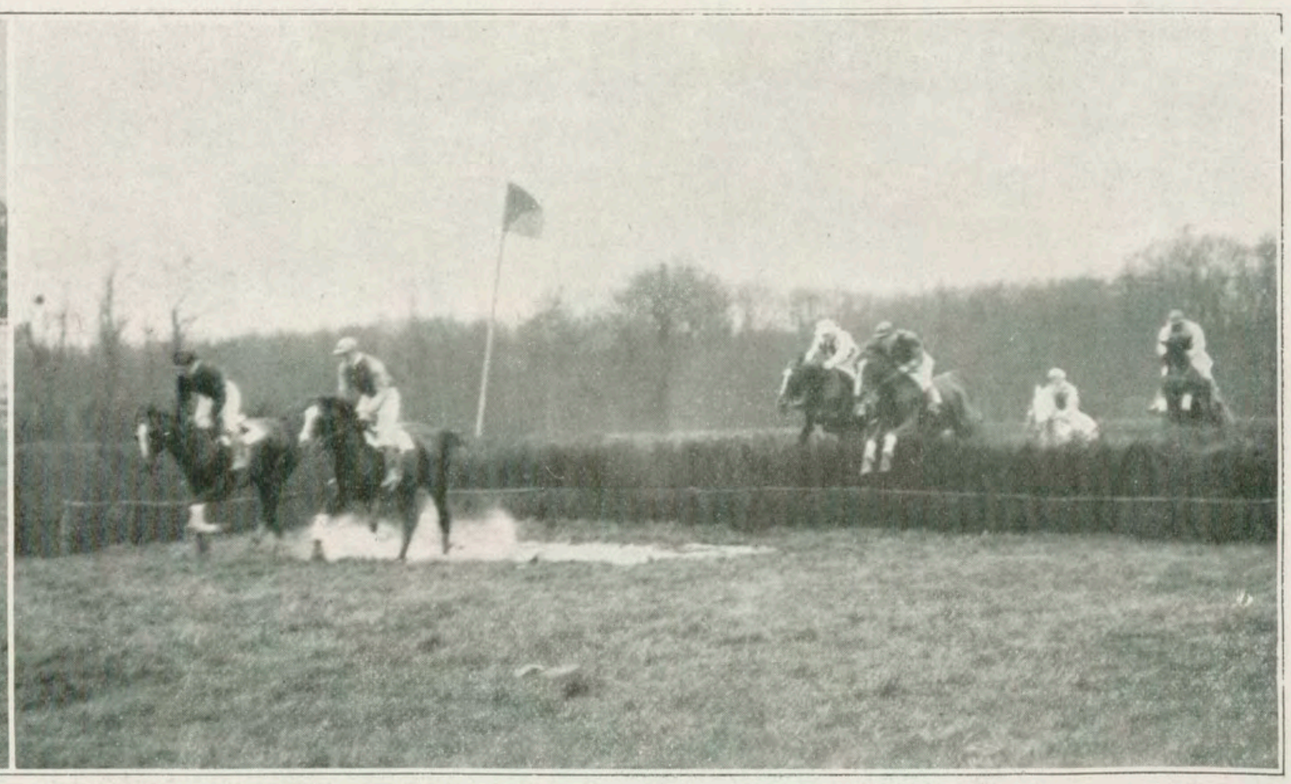
Galafron Roi Pataud Impérial II M. Guérin The Irishman Ex Abrupto Fra

AVANT L'ARRIVÉE DU PRIX DE BOIS-BOUDRAN (2.000 m., 10.000 fr.). — Le Tremblay, 20 mars.

Galafron partait en tête. En face, il précédait Impérial II. Dans les tournants, Galafron et Roi Pataud étaient ensemble devant Impérial II et M. Guérin. Dans la ligne droite, Roi Pataud fléchissait. Galafron l'emportait de 3/4 de longueur sur M. Guérin.

LE PRIX DE L'I. S. C. DE MONACO. — (Nice, 21 mars).

Dans la ligne droite, Silver Cherry et Bibre venaient en dehors et dominaient le peloton. Bibre, après une belle lutte, l'emportait seulement d'une tête.



LE PRIX DU PRINTEMPS (haies, 3.800 m., 20.000 fr.) — Auteuil, 24 mars.

Aux fortifications, Kumamoto menait avec Arson. Au tournant de Passy, celui-ci disparaissait. Dans le ligne droite, Maurienne venait rejoindre Kumamoto. Au dernier obstacle elle le dominait et gagnait facilement.

LE SAUT DU BROOK DANS LE PRIX ROBERT HENNESSY (Steeple, 5.000 m., 20.000 fr.) — Auteuil, 24 mars.

Le Miracle, Primat, Sauveur et Superfin partaient en tête. Au huit, Superfin qui menait était rejoint par Dame des Prés que suivait Héron. Ce dernier se détachait dans la ligne droite, mais sur le plat Superfin s'assurait définitivement le meilleur par 3 longueurs 1/2. Sauveur finissait troisième à 3/4 de longueur. Superfin, à M. Jean Stern, était monté par l'excellent jockey Georges Parfrement.

FOOTBALL-ASSOCIATION

Vers l'entente

Les joueurs français d'association semblent enfin dans la bonne voie.

L'HIVER 1911-1912 marquera certainement une date dans l'histoire de l'athlétisme français. Les affaires n'allaient déjà pas trop bien en France pour le football association, régi par la toute puissante U. S. F. S. A., lorsqu'une erreur terrible vint jeter la discorde dans une armée déjà assez mal armée pour lutter dans les combats contre l'étranger. Nos joueurs, tous unis sous un même drapeau, ne brillaient pas d'un éclat bien extraordinaire, loin de là. Et voilà qu'un geste maladroit de leurs chefs, les séparait en deux factions rivales.

Pour ceux qui ne connaissent pas l'histoire, voici ce qui s'était passé.

Il existe, en Angleterre, une fédération extraordinairement riche et puissante, la Football-Association. Cette fédération régit indistinctement le sport amateur et le sport professionnel. Et elle autorise, dans les matches de la Coupe notamment, les amateurs à jouer avec les professionnels. Elle est donc, à tort ou à raison, des plus libérales.

Or, un beau matin, quelques très purs amateurs de la Grande-Bretagne, s'insurgèrent contre le libéralisme de la F. A., et, ne voulant plus avoir aucun point de contact avec les vils professionnels, ils fondèrent une fédération d'amateurs, l'A. F. A.

Ainsi donc, c'était la guerre, de l'autre côté de la Manche, entre la F. A., et l'A. F. A., la première très riche, et forte de son alliance avec toutes les fédérations de France, de Belgique, de Hollande, d'Allemagne, de Suisse, de Hongrie, d'Italie, la seconde toute seule... avec son honneur.

Que fit l'U. S. F. S. A?

Estimant que la formule de l'amateur A. F. A., répondait mieux à sa propre formule, elle quitta la puissante F. A., signa un traité d'alliance avec sa jeune rivale, et attendit sous l'orme.

Elle attendait que les autres pays étrangers eussent la même indignation et la même vertu.

Elle attendit longtemps. Elle attendait encore, au début du précédent hiver.

Pendant ce temps, et tandis que l'U. S. F. S. A., alliée avec l'A. F. A. qui était elle-même isolée, s'était ainsi privée de matches avec tous les autres pays demeurés fidèles à la F. A., les jeunes Turcs de France, sous la forme tangible d'un Comité Français interfédéral, le fameux C. F. I., demandaient au concert international d'être admis comme pouvoir représentant l'association en France.

Ils furent reçus à bras ouverts. Et dès lors, nous entrons dans l'histoire des temps modernes.

Tandis que l'U. S. F. S. A. en est réduite à ses matches nationaux, et à un match annuel avec l'A. F. A., le C. F. I. met sur pied toute une série de rencontres du plus haut intérêt, non seulement, contre la formidable équipe de la F. A., mais aussi contre la Hollande, la Belgique, la Suisse, l'Italie, contre des équipes tchèques, contre des « onze » allemands.

Et de cette activité, de cette succession de combats contre les équipes étrangères, résulte un progrès considérable des joueurs du C F. I.

Nous en arrivons alors à la triomphale campagne du C. F. I., cet hiver. Tous ses matches internationaux, à part un match nul avec la Belgique, sont autant de succès pour nos couleurs.

L'autre dimanche, encore, c'était la victoire de notre équipe de France, à Turin, sur l'équipe d'Italie, après un match qui souleva des passions insensées.

Depuis deux mois, d'ailleurs, la cause était entendue. Le C. F. I. avait gagné la partie.

Et cela, d'autant plus qu'en Angleterre, l'A.F.A., dans l'intérêt supérieur du sport anglais, avait entamé des pourparlers d'entente avec la F. A.

Aussi, l'U. S. F. S. A. a compris qu'il était temps de payer la faute commise. La rançon, au surplus, n'était qu'une blessure d'amour-propre.

Et ce sont Frantz Reichel et Choine, dirigeants de l'Association à l'U. S. F. S. A., qui ont eu l'honneur de faire l'entente et de ramener la concorde entre les joueurs français en décidant la sacro-sainte Union à demander son affiliation au jeune et triomphant C. F. I.

Le sort en est aujourd'hui jeté : nous n'aurons plus qu'une seule équipe nationale. Il y aura uniquement, je pense, l'équipe de France, la vraie équipe nationale comprenant tous nos meilleurs éléments.

Un mot encore.

Les coupeurs de cheveux en quatre ont aussitôt crié à l'imbroglio en apprenant la demande d'affiliation de l'U. S. F. S. A. au C. F. I. Impossible, ont-ils dit! Car l'U. S. F. S. A. a un pacte d'alliance avec l'Union Vélocipédique de France, qui est elle-même l'ennemie jurée de la F. C. A. F. qui est affiliée au C. F. I. Donc, l'U. S. F. S. A., pactisant avec la F. C. A. F. serait en contradiction avec le traité qui la lie à l'U. V. F.

Moi, je ne veux pas voir si loin que cela. Je suis trop intimement persuadé que la force du football association en France résidera en l'union sympathique de ses éléments divers, pour supposer que l'U. V. F. soit assez peu sportive, pour constituer l'obstacle à cette réunion.

La seule chose que l'U. V. F. pourra demander à l'U. S. F. S. A., ce sera de borner cette alliance au football association, et de ne pas ouvrir les bras à tous les athlètes de la F. C. A. F.

Et puis, entre nous, croyez-vous que l'U. V. F., aujourd'hui n'est pas assez forte, assez incontestablement maîtresse de la situation dans le monde qui l'intéresse, le monde du cyclisme, pour ne pas permettre d'avoir le beau geste — et un geste si facile — en disant à l'U. S. F S. A. :

— Vous voulez jouer au football avec tous les autres footballeurs français. Bravo! Bravo! Je n'y vois aucun inconvénient, bien au contraire, et suis heureuse de vous voir contribuer à porter haut et loin le drapeau du sport français. A quand votre victoire sur l'Angleterre ?

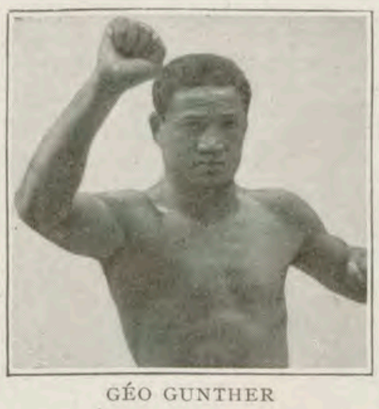
GÉO LEFÈVRE

BOXE

Avant le match Carpentier-Gunther

La persévérance du nègre Gunther est récompensée : il va boxer.

LE nègre George Gunther, depuis pas mal de temps déjà, éprouve le besoin de monter sur le ring à chaque séance de boxe pour lancer un défi au vainqueur. Quand il ne s'agit pas d'hommes de sa catégorie, peu lui importe, il défie tout de même. Jusqu'ici, sans avoir acquis la popularité de certains, il a toujours fait bonne figure dans les rencontres auxquelles il prenait part. Son plus cher désir vient d'être réalisé : il va être opposé au champion d'Europe Georges Carpentier, avec qui il faillit d'ailleurs combattre à Monte-Carlo, lors du chantage de la dernière heure du manager de Jim Sullivan. Certains croient à la victoire facile du Français. Or, une étude rapide du record de Gunther, nous montrera qu'il aura affaire à forte partie.



GÉO GUNTHER

Né le 24 mars 1881 à Melbourne (Australie), Gunther a donc 31 ans. Il boxe depuis 1899. Il a fourni de très nombreux combats, et nous ne citerons que quelques-uns des plus importants, tout en constatant que de 1899 à 1904, il ne remporta que des victoires par knock-out. A la fin de 1904 seulement, il essuie deux échecs, l'un de Charlie O'Rourke en 10 reprises, l'autre de Sam Langford en 11, par abandon. Il prend sa revanche sur ces deux hommes en faisant match nul avec eux en 12 reprises chaque fois, puis en mettant O'Rourke knock-out en 10 rounds. En 1906, il knock-oute Larry Temple et fait match nul avec Jack Blackburn. Ce n'est plus qu'en 1907, qu'il sera battu : Sam Langford en triomphe aux points en 12 rounds, puis en 5. En 1908, Jack Blackburn lui fait subir le même sort, en 5 rounds également. Il se fait battre aux points par Herbert Hall en 6 reprises, puis disqualifier sur faute au second round contre Harry Duncan, en 1910, puis contre Gunner Hewitt au sixième en 1911. Entre temps, il met knock-out le poids lourd Jewey Smith à la septième reprise, fait match nul avec Willie Lewis et Young Loughrey, bat Harry Lewis aux points en 20 rounds, comme l'a fait Carpentier, se fait battre aux points par Kid Mac Coy et triomphe du poids lourd P. O. Curran. C'est dire qu'il apparaît comme un homme de grande classe puisque, malgré ses nombreux combats, il ne fut jamais knock-out, et qu'il n'a été battu que par des champions comme Sam Langford (3 fois). Jack Blackburn (1 fois), Ch. O'Rourke qu'il met knock-out par la suite et Kid Mac Coy, puis se fait disqualifier deux fois. Sa défaite par Herbert Hall, fut loin d'être probante.

Carpentier aura donc à faire à forte partie. La rencontre du 3 avril n'en présentera que plus d'intérêt, et notre habitude de voir l'ex-petit Lensois toujours victorieux seule, nous le fait choisir comme favori. Je crois à son succès soit par knock-out, soit par abandon. Et je pencherais plutôt pour cette seconde hypothèse, Mais il faut qu'il ait retrouvé sa forme de Monte-Carlo.

JACQUES MORTANE.

La hiérarchie des sports (1)

Les sports supérieurs sont ceux qui ne comportent pas de facteurs étrangers.

VOYEZ combien la question est délicate et complexe! A première vue, il vous semblera — n'est-il pas vrai? — que nous pouvons ranger dans la catégorie des « sports supérieurs » tous ceux dans lesquels aucun « accessoire » n'entre en jeu, telle la lutte ou la boxe.

Erreur! car avec les sports dits de combat, nous entrons dans la catégorie des conventions et celles-ci peuvent tout fausser. La preuve, c'est que l'athlète le plus fort du monde, si quelque bon professeur ne lui a pas appris l'art de donner un coup de poing ou de porter un tour de bras à la volée, n'existera pas une minute devant un Carpentier ou un Deriaz.

Pour que nous puissions appliquer à ce genre d'exercice un coefficient égal à celui que nous avons décerné à la course à pied, il faudrait donc qu'il revêtit la forme d'un simple pugilat, plus même, d'un combat sauvage exempt de toutes règles et dépourvu de toutes restrictions. Et l'on devine qu'il y a là une impossibilité qui nous oblige à classer cette catégorie que j'appellerai celle des sports demi-naturels, après la course à pied et la natation.

Vous allez voir que nous allons, à mesure que nous établirons notre échelle, et maintenant que nous avons posé les bases de la classification, suivre une progression si rationnelle qu'elle ne peut provoquer aucune contestation.

Nous entrons dans la catégorie des exercices où le travail musculaire s'accompagne de quelque facteur étranger à la valeur physique de l'homme. Et, bien entendu, il faut commencer par ceux où l'importance de cette aide venue du dehors est la moins grande. L'aviron, exercice très athlétique, on le sait, a donc ici une des toutes premières mentions, puis se classeront dans un cadre plus ou moins rigoureux, le football, l'escrime, le patinage, le cricket, le hockey, le lawn-tennis, le saut à la perche, la pelote basque, etc., etc.

Je devrais régulièrement faire ici une mention de ce que j'appellerai les sports d'adresse, c'est-à-dire le tir, le billard. Il y a là encore toute une subdivision sur laquelle je ne m'appesantirai pas, car elle nous entraînerait trop loin.

Plaçons maintenant, sans l'ombre d'hésitation, dans la catégorie suivante, la bicyclette. Car ici, l' « accessoire » arrive à jouer un rôle tel que son importance contrebalance celle de la valeur athlétique. Il est certain qu'un Zimmerman, monté sur une des anciennes bicyclettes à caoutchoucs pleins d'il y a quinze ans, ne pourrait lutter avec le dernier des « limitmen » actuels pilotant une bicyclette d'aujourd'hui.

Remontant toujours l'échelle, nous arrivons au point où l'homme va devenir, à son tour, un accessoire, ou presque.

Le sport hippique nous fournit le premier exemple de cet état de choses.

Les Anglais l'illustrent de façon saisissante en disant qu'un bon jockey et un bon cheval battront toujours un bon jockey et un mauvais cheval, mais que le plus fort jockey du monde, s'il est monté sur un âne, sera battu par un pur sang chevauché par le dernier des apprentis.

Mais, en dernier lieu, il nous faudra bien, en toute impartialité, ranger ce que nous appelons les sports mécaniques et cela s'explique, puisque l'accessoire de tout à l'heure est devenu ici le principal. Les qualités du conducteur concourent évidemment au succès du véhicule, mais elles ne sauraient faire d'un quelconque « tacot » une voiture victorieuse.

Si une preuve en était nécessaire, nous la trouverions dans cet exemple ancien de la fameuse 200-chevaux d'Hémery confiée tout à fait impromptu, après la disqualification de celui-ci, à un homme qui n'avait jamais conduit en course, et qui, du premier coup, réalisa une vitesse supérieure à toutes celles atteintes par le vainqueur de la Coupe Vanderbilt.

Vous voyez que nous sommes maintenant tout à fait d'accord sur ce point que la valeur sportive de chaque sport est plus ou moins grande. Mais ce qu'il faut ajouter, c'est que tous ont chacun leur valeur, parce qu'ils font entrer en jeu des qualités physiques ou morales d'ordres divers.

VICTOR BREYER.

(1) Voir le nº 705.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Les ondes hertziennes peuvent-elles actionner un moteur?

Le moteur électrique est, sans contredit, le plus parfait de tous les moteurs connus, à tous les points de vue. Sa souplesse est égale à celle du moteur à vapeur. Il a, comme celui-ci, la faculté de pouvoir donner un « coup de collier », c'est-à-dire de fournir momentanément une puissance très supérieure à sa puissance normale. De plus, la régularité de son couple est aussi grande qu'on le veut. Enfin, son rendement est très voisin de l'unité : 0.96 pour les moteurs très soignés, alors que les moteurs à explosion n'atteignent pas 0,35. C'est, en somme, le moteur idéal aussi bien pour l'automobile que pour l'aéroplane.

Malheureusement, l'énergie électrique est fort difficile à emmagasiner d'une façon pratique. Les piles, très onéreuses et fragiles, ne donnent qu'un courant de peu de durée. Les accumulateurs ont un poids qui est absolument prohibitif pour l'aviation. Le moteur électrique doit absolument être relié d'une façon quelconque à la source d'énergie. Jusqu'alors, on n'a pu transporter cette énergie qu'au moyen de fils...

On ne peut, en effet, à l'heure actuelle, utiliser qu'une infime partie de l'énergie radiée sous la forme d'ondes hertziennes.

Il y a à cela plusieurs raisons.

D'abord, l'imperfection des appareils, aussi bien les appareils transmetteurs que les appareils récepteurs. Ensuite la difficulté que l'on n'a pu encore vaincre, de diriger ces ondes.

Un foyer de radiations électriques émet son énergie dans toutes les directions, autour de lui. Il en résulte que l'énergie utilisable en un point varie comme le carré de la distance de ce point au foyer radiant. Par exemple, si l'énergie recueillie par un récepteur approprié placé à un mètre de la source correspond à une puissance d'un cheval-vapeur, le même récepteur, placé à cent mètres de la source ne pourra plus recueillir qu'un dix-millième de cheval !

Tant que l'on ne saura pas concentrer les radiations électriques en un très mince faisceau, comme on sait le faire pour les ondes lumineuses, le problème de l'utilisation pratique de ce mode de transport de l'énergie restera insoluble. Ajoutons, d'ailleurs, qu'il faudrait que l'aéroplane, puisqu'aéroplane il y a, restât toujours dans le mince faisceau électrique, comme une lunette de télégraphe optique doit se trouver exactement dans le faisceau lumineux de l'appareil transmetteur. Il nous semble qu'il a là une véritable impossibilité pratique.

Il y a donc tout lieu de croire que les aéroplanes ne pourront jamais utiliser, dans la pratique, les ondes hertziennes comme moyen de transport de l'énergie nécessaire à leur propulsion.

HENRI PETIT.

Bob à ficelles ou à volant ?

M. Laret, de Saint-Gobain, demandait, dans un de vos derniers numéros, quel mode de direction il devait placer à un bobsleigh qu'il fait construire. S'il doit courir sur une piste très rapide, ou la question *traces* a peu d'importance, je lui conseillerai le volant qui donne de la sécurité et de la précision; si, au contraire, il veut se lancer sur une piste lente en neige molle où le bob doit marcher exactement dans les traces de celui qui le précède, la direction à ficelle sera préférable.

PAUL FRANK;
Zurich.

Je crois que tout a été dit sur la question de la direction des bobs.

Ficelles et volant ont leurs partisans convaincus. Chaque système a fait ses preuves. A Davos, où la piste n'est pas très rapide et où au contraire les virages abondent, les conducteurs préfèrent la direction à cordes qui obéit instantanément à la pression des doigts. Il y a quelques années, les sportsmen de Davos avaient monté des volants sur leurs engins mais ils y ont maintenant radicalement renoncé.

A Chamonix, au contraire, tout le monde emploie le volant, car conduire à 100 à l'heure sur cette rapide piste avec deux bouts de corde est un exercice trop absorbant. Je conseille donc à M. Laret, le bob qu'il veut faire construire est destiné à Chamonix d'adopter. le volant qui dans les belles lignes droites, dans les courbes de grands rayons, lui donnera une très grande sécurité.

MAURICE LOUVET,
Lyon.

Du hors-jeu en football rugby.

Permettez à un vieux joueur de rugby de répondre à la question que vous a posée M. Henri Girard dans le *Petit Dictionnaire Sportif* du 17 mars. Un joueur est hors jeu :

1° S'il cherche à pénétrer dans une mêlée par le côté de ses adversaires ;

2° Si, volontairement ou non, le ballon a été joué ou touché en dernier lieu, derrière lui, par un joueur de son propre camp.

Un joueur cesse d'être hors jeu :

1° Quand un adversaire a couru quelques mètres avec le ballon;

2° Quand un adversaire a donné un coup de pied dans le ballon, l'a touché sans parvenir à s'en emparer ou lorsque le ballon a touché un adversaire;

3° Quand le joueur de son propre camp qui a joué en dernier lieu le ballon, ou un joueur de son camp portant le ballon le dépasse dans la direction du but ennemi.

Un joueur hors jeu ne doit pas avancer ni gêner l'adversaire tant qu'il n'aura pas été remis en jeu.

Toute infraction à cette règle donne le droit au camp opposé de réclamer soit :

1° Une mêlée au point où le ballon a été joué en dernier lieu avant la faute:

2° Un coup franc au point où l'infraction a été commise,

LÉON BONIN,
Aix-les-Bains.

Tout joueur est hors jeu :

1° S'il pénètre ou cherche à pénétrer dans la mêlée par le côté de ses adversaires (on ne doit même pas pénétrer du côté de son camp) ;

2° Si, volontairement ou non, le ballon a été joué ou touché en dernier lieu, derrière lui, par un joueur de son propre camp;

3° Un joueur est susceptible d'être hors jeu derrière la ligne de but adverse, mais non derrière sa propre ligne de but, sauf dans le cas d'un coup de pied franc donné par son propre camp, auquel cas il doit se tenir en arrière du ballon jusqu'au moment où le coup de pied est donné.

Un joueur hors jeu cesse de l'être:

1° Quand un adversaire a couru cinq mètres avec le ballon;

2° Quand un adversaire a donné un coup de pied dans le ballon, l'a touché sans parvenir à s'en emparer ou lorsque le ballon a touché un adversaire;

3° Quand le joueur qui a joué en dernier lieu le ballon, ou un joueur de son camp portant le ballon le dépasse dans la direction du but ennemi.

Un joueur hors jeu ne doit pas avancer ni gêner l'adversaire d'une façon active ou passive tant qu'il n'aura pas été remis en jeu.

Toute infraction à cette règle donne droit au camp opposé de réclamer, soit :

1° Une mêlée au point où le ballon a été joué en dernier lieu avant l'infraction.

2° Un coup franc où l'infraction a été commise.

Sauf si l'infraction a été involontaire anquel cas on formera une mêlée au point ou l'infraction a été commise.

LAMBERT.
L'Ile Barbe (Rhône).

QUESTIONS NOUVELLES

Pourquoi les aéroplanes tournent-ils plus facilement à gauche?

Pourriez-vous répondre par votre publication à la question suivante qui me semble inexplicable. Comment se fait-il que les aéroplanes et en particulier les biplans tournent plus facilement à gauche qu'à droite ?

J'ai lu à propos de l'accident mortel de Mlle Bernard qu'on lui avait recommandé de prendre ses virages à gauche et que c'est en ne suivant pas ces conseils et en s'engageant dans un virage à droite que la jeune aviatrice fut précipitée par terre de 60 mètres de haut,

F. LAVEISSIER.
53, route de Rouen-Deville.

Que pensez-vous des traîneaux automobiles?

Je voudrais savoir quels services on est en droit d'attendre des traîneaux automobiles et quel est le système qui, à l'heure actuelle, a donné les meilleurs résultats. Pouvez-vous me donner des précisions sur les essais, à Chamonix, du traîneau Remizi à propulseur hélicoïdal ?

COTTIER.
L'Isle (Vaucluse).

Nous donnerons dans notre numéro du 13 avril les réponses à ces questions.

TRICK:

La vitesse du train électrique Berlin-Zossen.

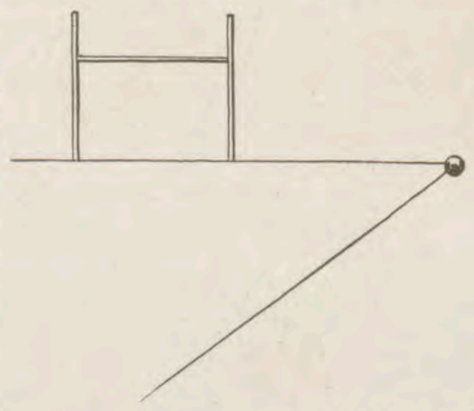
Je voudrais savoir à quelle vitesse maximum a marché il y a 3 ou 4 ans le train électrique affecté par le gouvernement militaire allemand à la ligne Berlin-Zossen.

UN MEMBRE DU CERCLE DES ÉTRANGERS.
Mazamet (Tarn).

Touche, touché ou essai.

Permettez-moi de soumettre les questions suivantes à ceux des lecteurs qui s'intéressent au football-rugby.

Supposons qu'au cours d'un match, le



ballon arrive et reste à l'intersection de la ligne de touche et de la ligne de but.

1° Y a-t-il touche?

2° Y a-t-il touché, si un joueur du camp à qui appartient la ligne de but le touche?

3° Y a-t-il essai si un joueur du camp adverse touche le ballon?

HUBERT LAMBOTTE.
Lycée Saint-Rambert, l'Ile Barbe (Rhône).

Pourquoi aide-t-on les jockeys à se remettre en selle?

Permettez-moi d'attirer l'attention de vos lecteurs sur un point du code des steeple-chases qui semble assez irrégulier, étant donnée surtout la sévérité des autres règlements. C'est celui qui autorise un jockey tombé en course, à se faire aider pour rattraper son cheval et pour se remettre en selle.

Il peut très bien arriver (le fait, d'ailleurs s'est produit) qu'un jockey, victime d'une chute à un obstacle, soit assez rapidement servi par les employés de l'hippodrome pour ne pas perdre de terrain, rattraper le peloton et passer le poteau en vainqueur devant les concurrents qui, eux, ont effectué correctement le parcours?

Ne croyez-vous pas qu'il serait plus équitable de laisser au jockey démonté, le soin de rattaper seul son cheval? Et pour cela, n'autoriser les employés et ambulanciers à intervenir qu'en cas d'accidents.

ERNEST LANGET.
Montreuil.

INVENTIONS NOUVELLES

Un appareil extincteur.

La grande volatibilité de l'essence et son extrême affinité pour l'oxygène en rendent l'extinction très difficile. On sait que l'eau n'a aucune action, puisque l'essence la surnage. Le sable ne peut donner de résultats positifs qu'autant qu'il est capable d'absorber le liquide enflammé. Si celui-ci est en grande quantité, le sable est sans effet.

Or, ce que ne peuvent faire ni l'eau ni le sable, la mousse, la simple mousse légère et fragile, s'en montre parfaitement capable, à condition que les innombrables bulles dont elle est constituée soient remplies d'acide carbonique. Le gaz étouffant, ainsi emprisonné, ne peut quitter le foyer, et force lui est d'éteindre l'incendie,

Mais produire assez rapidement une quantité de mousse suffisante pour agir avec efficacité n'est pas aisé! MM. Simonis and Co, de Walthamstow y sont cependant parvenus, Leur appareil producteur de mousse, décrit dans *The Commercial Motor*, se compose d'un récipient d'une centaine de litres, monté sur deux roues et muni d'un long tube métallique souple terminé par une buse.

Ce récipient contient de l'eau et, dans un récipient séparé, les produits nécessaires à la production d'acide carbonique ainsi que ceux qui donnent à l'eau la faculté de se muer en une mousse durable.

Il suffit de tourner un robinet pour que la mousse s'échappe avec violence par la buse. Grâce à sa densité, qui est considérable à cause de l'acide carbonique, elle ne s'envole pas et touche au contraire sur le foyer, qu'elle ne tarde pas à étouffer. Ce procédé, d'un emploi rapide, a été essayé dans de grandes entreprises d'Angleterre, et aussi par les pompiers de Liverpool. Il a partout donné des résultats appréciables. *(Omnia.)*

JURISPRUDENCE SPORTIVE

Les prodigues fleurissent abondamment sur notre joli sol de France; et il faut bien dire que certaines des fantaisies auxquelles ils consacrent le plus volontiers les « papiers » de leurs papas, ce sont celles qui touchent aux sports.

Ne nous en plaignons pas. Dans leur village les enceintes des hippodromes s'égaient des notes les plus chatoyantes; grâce à eux, bien des épreuves sportives sont organisées que nul autre qu'eux n'oserait mettre sur pied: de leurs mains tombe souvent la manne sans laquelle un inventeur malheureux ne pourrait s'adonner à la poursuite de son rêve; ils jouent en tous cas, dans leur débordante folie un rôle social et économique qui ne laisse pas parfois d'être fort bienfaisant; et l'on a déjà vu sortir de leurs rangs telle noble figure qui prouvait bientôt que chez le dissipateur apparent, se cachait l'étoffe d'un brillant ingénieur ou d'un grand constructeur

Mais leur situation légale donne lieu quelquefois à des difficultés d'ordre juridique dont ceux qui les approchent et qui traitent avec eux risquent d'être victimes.

Ainsi, de ce jeune vicomte de X... Pourvu d'un conseil judiciaire, il avait chargé un entraîneur M. S... de loger, entretenir et soigner la jument de course, Pépita, dont il était propriétaire, M. S... s'était acquitté de sa tâche aussi consciencieusement que possible, mais lorsqu'il s'était avisé de présenter sa note, il s'était heurté à la résistance du jeune vicomte et de son conseil judiciaire qui, code en mains, s'abritaient derrière la loi pour refuser de le payer.

Mais la justice ne s'est pas prêtée à cette petite combinaison : « Attendu, a dit, tout d'abord le tribunal civil d'Angoulême, que la jument Pepita se trouvait dans le patrimoine de X..., que celui-ci ne pouvait lui donner lui-même, les soins particuliers réclamés par une bête de course; qu'il a dû, pour en tirer tout le profit désirable la confier à un professionnel, qu'il ne saurait être contesté que non seulement S... a conservé par ses soins à cette jument la valeur qu'elle avait au moment du contrat, mais qu'il lui a encore donné une valeur supérieure qui s'est affirmée pas ses succès sur les champs de courses et par des offres avantageuses... »

Ainsi condamné par le tribunal, notre prodigue interjetait appel; mais la Cour de Bordeaux, saisie du procès ajoutait encore aux motifs donnés par les premiers juges les considérations suivantes : « Considérant qu'en réalité, il s'agit d'actes d'administration ; que, à la vérité, ils apparaissent comme étant ceux d'un prodigue : mais que, étant donné leur caractère non prohibé, en thèse, par l'article 513 du code civil, ils sont générateurs du droit de créance pour le tiers qui, de bonne foi, comme en l'espèce, s'est chargé de leur accomplissement... »

Si bien qu'en fin de compte le jeune vicomte était condamné à payer à l'entraîneur le montant de sa note, et celui-ci autorisé même, à défaut de paiement, à faire vendre la jument Pepita aux enchères publiques pour se payer sur le prix à en provenir. (Cour d'appel de Bordeaux, 15 décembre 1911).

N'est-ce pas, amis lecteurs, que ça fait plaisir de voir ainsi la bonne cause triompher ?

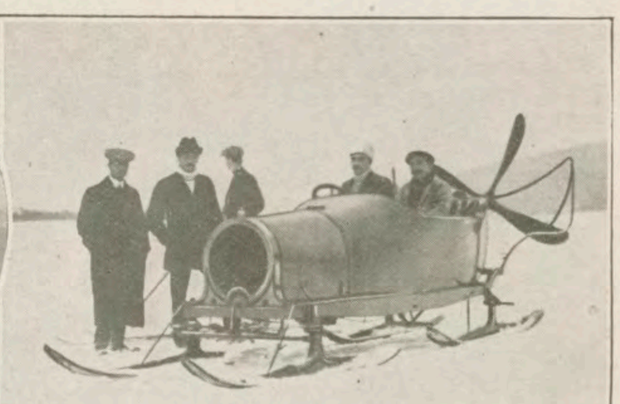
J. IMBRECQ.
Avocat à la Cour d'appel de Paris.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

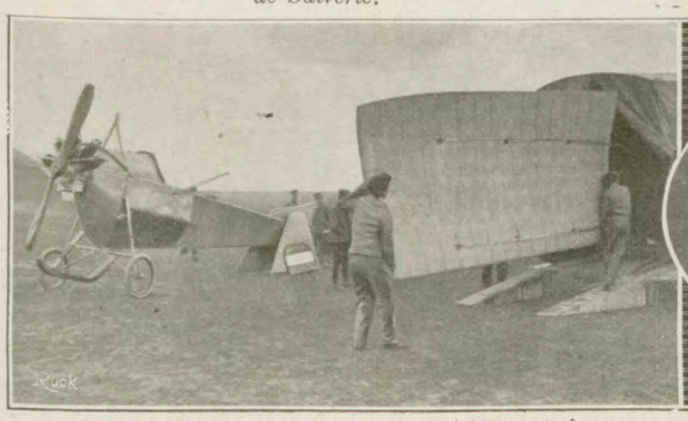
Le jour de l'ouverture du Concours hippique de Pau, se disputait pour la première fois un prix de tandems. Il revint au baron de Cabrol avec Fulmicoton et Chimney Sweep, appartenant à M. Ch. de Salverte.

L'aviateur Ruggierone, connu autrefois sur les pistes cyclistes sous le nom d'Eros, emmène un officier italien au-dessus des campements turcs.

L'aviateur Witte, à droite, qui vient de se tuer à l'aérodrome de Teltow (Allemagne), en tombant d'une hauteur de 50 mètres. Le passager fut blessé grièvement



Le comte de Lesseps, vient d'expérimenter son traîneau à hélice aérienne à Arc (Suède). Il a atteint 80 kilomètres à l'heure et gravi des rampes de 10 0/0 à bonne allure. Il emploie un moteur de 40 chevaux.



Expériences de montage d'aéroplane à Buc. Le monoplan est sorti de son fourgon et monté en 20 m. Le pilote prend place aux leviers, effectue un vol au-dessus de la campagne, l'appareil est ensuite démonté en 14 m.

L'équipe d'association de France a battu à Turin le 17 mars, l'équipe d'Italie marquant quatre buts à 3, après une partie merveilleusement disputée. Le public italien fit une longue ovation à nos joueurs.

L'équipe de Rugby du Lycée Michelet, qui a battu le 22 mars à Issy-les-Moulineaux l'équipe de Condorcet. A la mi-temps, l'arbitre arrêta la partie, la pluie et la grêle faisant rage.

Le challenge Paul Viotti, qui sera mis en compétition le 21 avril dans le tournoi de sixte interfédéral d'association de l'A. S. Alfortvillaise.

Le banquet de la chambre syndicale du cycle et de l'automobile a été donné le 20 mars au Palais d'Orsay, sous la présidence de M. Fernand David ministre du Commerce. 350 Convives assistaient à cette grande fête annuelle.

Carpentier avant son départ de Monte-Carlo est fêté par tous les sportsmen de la côte d'Azur ayant assisté à sa victoire : le boxeur Kim Mac Coy, l'aviateur Olivarès, Barré, Jim Pratt, le jockey Hobbs, François Descamps, etc....

Johnny Kilbane, après son match contre Abe Attell apprend que la décision lui est accordée et lui confère le titre de champion du monde.

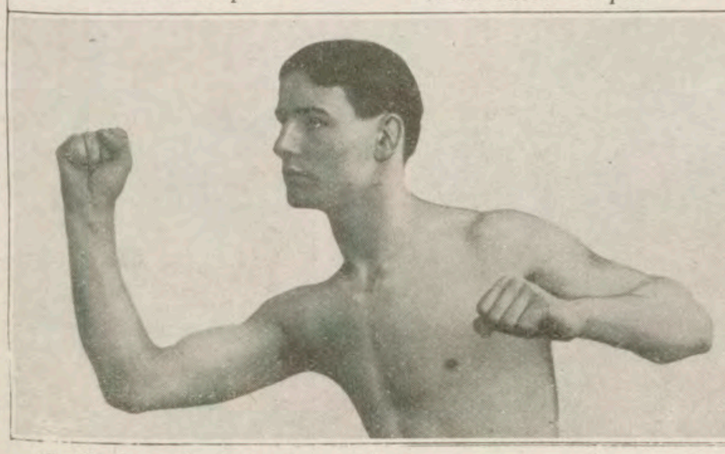
Pouchois (pneus Hutchinson) qui a remporté le Grand Prix de l'U. V. F. devant Friol et Dupré.

M. Wysocki, le propriétaire bien connu, vient de mourir. Il avait remporté de nombreux succès en plat.

Le bronze offert par la ville de Lyon et destiné au plus joli type de voiture, participant au Tour de France automobile, a été gagné par l'équipe Benz (carrosserie Saoutchik) dont les 3 voitures firent merveille.

Gobert, s'est attribué pour la seconde fois, le titre de champion de France de tennis (courts couverts).

Contenet, l'aviateur-cycliste a fait une très belle course contre Darragon dimanche dernier, pour sa rentrée.



Gaillard, qui a battu Ledoux dans un match en dix rounds, le 20 mars. Il s'était attribué un réel avantage dans les dernières reprises. Cette rencontre ne comptait pas pour le titre de champion de France. Il sera très intéressant de revoir les deux boxeurs aux prises.

Coët et Roussel qui se sont classés premier et second dans le cross des « petites A », disputé à Amiens.

Péan, qui a remporté la quatrième catégorie de la course de côte, organisée par le M. C. F. et disputée le 24 mars à Montigny. Il gravit la butte en 2 m. 32 s. 2/5.

HIPPISME

Une bonne poulinière

La mère de la gagnante du Handicap Optional n'a donné, depuis son importation en France, que des produits vainqueurs.

Nous avons envisagé à loisir le côté théorique du Handicap Optional; il est encore temps, bien que l'épreuve soit courue depuis quinze jours, de porter notre attention sur certaines caractéristiques présentées par le pédigree de Sightly, la gagnante de cette année.

La mère de Sightly est peut-être la meilleure poulinière ou, en tous cas, la plus régulière parmi celles qui fonctionnent en France à l'heure actuelle. First Sight, c'est ainsi qu'elle s'appelle, est née en Angleterre, chez M. W.-M. Low en 1898.

Dans son pays d'origine, elle a eu un produit mâle, Florham, par Florizel II; ce Florham a couru rarement et obscurément en France à trois ans, sous les couleurs de M. W.-K. Vanderbilt: puis il est passé en Allemagne où il a continué sa carrière sur les obstacles.

En 1903, First Sight, saillie par Florizel II, a été importée en France par M. W.-K. Vanderbilt.

Voici quelle est sa production depuis cette date :

En 1904 : Second Sight f. b., par Florizel II.
En 1905 : Foresight f. b., par Halma.
En 1906 : Oversight m. b., par Halma.
En 1907 : vide d'Illinois II.
En 1908 : Presight f. b., par Prestige.
En 1909 : Sightly f. b., par Maintenon.
En 1910 : vide de Prestige.

Chacun de ces produits a fait preuve de qualité : nous allons d'ailleurs passer un rapide examen de leurs performances.

Second Sight débute non placée dans l'Omnium de deux ans, gagné par Ascalon. A Deauville, elle prend la seconde place derrière Péroraison dans le Prix de Honfleur et remporte le Prix de la Touques devant Musotte. Puis elle est troisième deux fois de suite dans le Critérium de Maisons-Laffitte derrière Péroraison et Pernod, dans le Grand Critérium à Longchamp derrière Ouadi Halfa et Calomel.

A trois ans, sa carrière est moins brillante : elle dispute dix courses sans en gagner une. Elle prend cependant la troisième place de la Poule d'essai derrière Madrée et Zahra, et la seconde place du Prix Daru derrière Sans Souci II : elle est septième dans le Prix de Diane de Saint Astra, puis elle prend part encore à cinq épreuves sans figurer.

En résumé, à deux ans, une victoire sur cinq sorties et 17.000 francs d'argent public; à trois ans, dix sorties sans victoire et 8.000 francs d'argent public; soit au total 25.000 francs de gains.

Foresight, au contraire, n'a pas gagné à deux ans; elle s'est souvent adjugé des places derrière Papillotte, derrière Scarlet, derrière Halima et Diadoque. Elle était troisième notamment dans ce fameux Prix La Rochette, dont la gagnante Scabieuse est partie à la cote formidable de 128 contre 1.

Mais, à trois ans, ses performances se sont élevées au-dessus de celles de Second Sight. Pour sa rentrée, elle bat Sainte Livrade dans le Prix Roxelane, échoue deux fois de suite contre Médéah, remporte le Prix Semendria devant La Bombe et Sedge Moor, finit seconde derrière Gigolo II dans le Prix Daru et gagne le Prix La Rochette devant Amande et Philomène. Après s'être placée quatrième dans le Prix de Diane derrière Médéah, Sauge Pourprée et Amande, elle fournit deux exhibitions médiocres dans le Prix d'Amphitrite et le Prix de Flore.

En résumé, à deux ans, huit sorties sans victoire pour 5.610 francs d'argent public; à trois ans, trois victoires sur neuf sorties pour 60.365 francs d'argent public; soit au total 65.975 francs de gains.

Les deux pouliches, dont nous venons d'examiner la carrière, tenaient un rang honorable dans leur génération.

Avec Oversight, nous trouvons un poulain qui a joué, à trois ans, l'un des premiers rôles parmi ses contemporains et qui s'est affirmé à quatre ans comme le meilleur sujet de sa génération.

Quoiqu'il ait débuté par un succès sur Taupin et Calembour, il ne semblait pas, d'après ses autres courses de deux ans, affectionner les simples déboulés de vitesse : en effet, il perd l'Omnium de deux ans contre Fils du Vent et Persil, échoue complètement dans le Prix de deux ans à Deauville, et se fait battre par Sea Queen dans le Prix de la Touques; il termine l'année par deux victoires : l'une à Saint-Cloud sur 1.500 mètres et l'autre à Longchamp, sur les 1.400 mètres du Prix de la Salamandre, devant Verdun et Philosophy.

A trois ans, il commence par un coup double dans les Prix Delatre et Lagrange, où il fait preuve d'une supériorité écrasante. Légèrement atteint par une épidémie de toux qui sévit sur son écurie, il se place troisième dans la Poule d'Essai derrière Verdun et Italus; puis il triomphe successivement dans les Prix Daru, La Rochette et Lupin. Après une course très sévère, il finit troisième dans le Derby derrière Negofol et Union : il se retire après son échec dans le Grand Prix gagné par Verdun.

A quatre ans, il bat Ronde de Nuit à Enghien, au moment où les inondations rendaient impraticable l'hippodrome de Maisons-Laffitte; puis il est devancé sur la distance réduite du Prix Perplexe par Fils du Vent et dans le Prix des Sablons, par Chulo; vient ensuite une série de quatre victoires remportées à Longchamp et dans lesquelles, notamment, il prend sa revanche sur Fils du Vent et sur Chulo. Après une place de quatrième dans le Prix du Prince de Galles et un échec dans un match avec Radis Rose à Chantilly, il remporte coup sur coup le Prix La Rochette, le Prix de Seine-et-Marne et couronne sa carrière par son succès dans le Prix du Président de la République, à Maisons-Laffitte devant Marsa, Ossian, Aveu, Sea Sick et Gros Papa.

OVERSIGHT.

En résumé, à deux ans, trois victoires sur six sorties pour 34.285 francs; à trois ans, cinq victoires sur huit sorties pour 304.725 francs; à quatre ans, huit victoires sur douze sorties pour 250.400 fr.; soit au total 589.410 francs de gains.

Les performances de Presight sont plus modestes : à deux ans, une place sur deux courses; à trois ans, deux victoires insignifiantes sur dix courses. Elle a gagné, en tout, 11.050 francs d'argent public, échouant à la fin dans les prix à réclamer; elle est maintenant sur les obstacles.

Sightly a débuté, à deux ans, par un succès; puis, après un essai malheureux en Angleterre, elle a montré une moins bonne forme, bien qu'elle se soit placée troisième dans le Prix Morny, à Deauville, derrière Porte Maillot et La Choisille, devant Weinacht, Montrose II et Bugler.

En comprenant le Handicap Optional de cette année, elle a gagné 31.330 francs.

Ainsi, jusqu'ici, tous les produits de First Sight qui sont nés en France, ont paru victorieusement sur l'hippodrome.

Le chiffre total de leurs gains s'élève à 722.765 fr.

L'examen du pedigree de cette poulinière peut nous permettre de ne pas nous étonner d'une semblable réussite. First Sight appartient à la famille 5, par une de ses meilleures souches : sa quatrième mère, Seclusion, a eu pour fils Hermit; sa mère Nandine a donné naissance à Saint Bris.

Son père, Isinglass, est fils d'Isonomy et appartient à la famille 3; il a remporté les 2.000 guinées, le Derby et le Saint-Léger.

La combinaison de ces deux éléments donne, comme dominante, un inbreeding rapproché sur Stockwell, soutenu par un inbreeding semblable aussi bien chez Isinglass que chez Nandine; on trouve ensuite des inbreedings plus éloignés sur trois fils de Touchstone : Flatcatcher, Orlando et Newminster, sur Birdcatcher et sur Voltigeur-Volley.

Le premier croisement tenté avec First Sight, celui de Florizel II qui a donné Second Sight, comporte d'abord deux inbreedings normaux, l'un sur Vedette, fils de Voltigeur; l'autre, sur Lord Clifden, fils de Newminster; puis, plus éloignés, un inbreeding répété sur Stockwell-Rataplan, redoublé par un autre sur Pocahontas, la mère de Stockwell et de Rataplan, un inbreeding sur Queen Mary et un inbreeding sur the Flying Dutchman.

Le second croisement, qui a donné Foresight et Oversight avec Halma, est presque uniquement un croisement en dehors. En effet, Halma, qui est né en Amérique, contient dans son ascendance une majorité d'éléments américains. Les inbreedings sont assez éloignés, sur Queen Mary (comme dans Second Sight) et sur Faugh a Ballagh-Birdcatcher.

Le croisement avec Prestige, le père de Presight, offre un inbreeding sur Sterling, et deux autres plus éloignés, l'un sur Seclusion, la mère d'Hermit, l'autre sur Stockwell. L'insuccès s'explique, je crois, par la prédominance des familles d'outsiders chez Prestige : le Pompon (18), Fripon (22), Consul (35), Reverend (17), Energy (27).

Enfin, le croisement avec Maintenon, le père de Sightly, comporte un inbreeding sur Seclusion, comme chez Presight; un inbreeding sur Stockwell, comme chez Presight et Second Sight; un inbreeding sur Newminster, comme celui qu'apporte Lord Clifden chez Second Sight.

Les conclusions que les résultats de l'hippodrome, nous permettent de tirer sont que l'outbreeding est la forme de croisement qui semble le mieux répondre aux affinités de First Sight. Son pedigree est saturé déjà des meilleurs sangs du Stud Book Anglais : tout en n'apportant ni Stockwell, ni Touchstone, on pourrait s'efforcer de faire appel aux autres éléments de son ascendance. Il doit y avoir parmi nos étalons indigènes plusieurs pedigrees qui répondent à ces conditions.

RENÉ RIONDET.

Les courses de la semaine

Le mauvais temps a contrarié les réunions de plat.

Les dimanches appartiennent toujours au steeple-chasing. C'est lui qui, provisoirement, donne encore les grosses allocations et touche les fortes recettes. Mais les courses plates n'en occupent pas moins, dès maintenant, la première place.

Parmi les événements notables qui ont marqué la période qui vient de s'écouler, de l'Optional au prix Delâtre, il faut retenir, en première ligne, la rentrée de Rire aux Larmes à Maisons-Laffitte, dans le Prix Saint-Pair-du-Mont. A première vue sa victoire ne serait pas très significative, elle serait même inquiétante. L'effort très sérieux, bien visible, qu'il a dû faire pour suivre Le Prioldy d'abord, pour le régler ensuite et enfin pour se maintenir en tête, jusqu'au poteau, devant des concurrents, qui finissaient plus fort que lui; tout cela ne serait pas une bien bonne note. Imrak et même Manzanarès, qui l'approchaient sont d'une classe notoirement inférieure à la sienne, et Le Prioldy s'est beaucoup mieux défendu contre lui qu'il ne l'a fait quelques jours après contre Méreville. C'est exact, mais pas absolument convaincant. Bien des raisons plaident en faveur du fils de Rabelais : son manque de travail manifeste, qui suffirait, à lui seul, à tout expliquer. Ce n'est que grâce à sa grande qualité, à sa supériorité de classe qu'il a pu battre des adversaires plus avancés dans leur préparation. On peut croire aussi que Le Prioldy sur les 2.100 mètres de la piste à main gauche, s'est comporté tout autrement que sur les 2.400 mètres de la piste à main droite. Il apparaît actuellement comme un cheval brillant sur 1.600 à 2.000 mètres et manquant un peu de résistance et de tenue. Ajoutons enfin que Imrak et Manzanarès arrivaient à la fin, très ménagés, sur un cheval qui venait de fournir un effort prolongé et de soutenir une lutte sérieuse. Il est probable que si Le Prioldy n'avait pas été là, il aurait gagné beaucoup plus facilement, comme il est probable aussi que, sans lui, Le Prioldy, eut battu Imrak et Manzanarès. A le juger sur son aspect, on est porté à croire que le cheval de M. X. Balli s'est amélioré avec l'âge. Malgré son beau succès dans la Coupe, il n'a pu être très favorisé l'an dernier. On peut espérer qu'il fournira cette année une carrière plus fructueuse et gagnera une course importante.

Nous avons eu aussi les victoires de Dundee II à Saint-Cloud, de Galafron et d'Holly Hillau Tremblay, de Martial III, à Maisons-Laffitte.

Martial III, en enlevant le Prix Stuart a montré, que sa défaite par Corton II et Star II, à Saint-Cloud le premier jour n'avait rien de définitif. On en était d'ailleurs convaincu d'avance. Corton II a couru sans doute comme à Saint-Cloud, mais Martial III avec le travail qui manquait un peu la première fois, s'est comporté tout autrement. Il a laissé à plusieurs longueurs derrière lui Corton II, ce qui ne fait au surplus que le replacer au rang qu'il occupait l'an dernier. C'est un bon cheval, très régulier, très courageux, sinon un crack. Il a eu plus de peine à se défaire de Lilium que de Corton, et on peut en conclure que le poulain du baron Gourgaud, possède une qualité sérieuse : mais renouvellera-t il souvent une pareille performance? Il y a fort à craindre que ce fils de Simonian et de Lavande ne soit, comme ses aînés Le Lierre et Lancelot, un animal très incertain.

STUART.

PETITE CORRESPONDANCE

PH. GUND. — Ce n'est pas Bertin mais Hoffmann qui entraina Guignard lorsque celui-ci couvrit 101 kil. 623 dans l'heure le 15 septembre 1909 à Munich. Sa motocyclette était munie d'un moteur de 25 chevaux 3 cylindres.

UN PETIT CHAMPION, BUCAREST. — Lisez donc le livre de Carpentier : *Comment je suis devenu champion d'Europe.*

MLLE CARRIÈRE, AV. SAINT-HILAIRE, GRASSE. — Nous n'y manquons pas chaque fois qu'une grande épreuve se dispute

DANIEL TATHEOSSIAN. — Nous communiquons votre lettre à notre collaborateur, René Riondet, qui répondra à vos questions dans un prochain article.

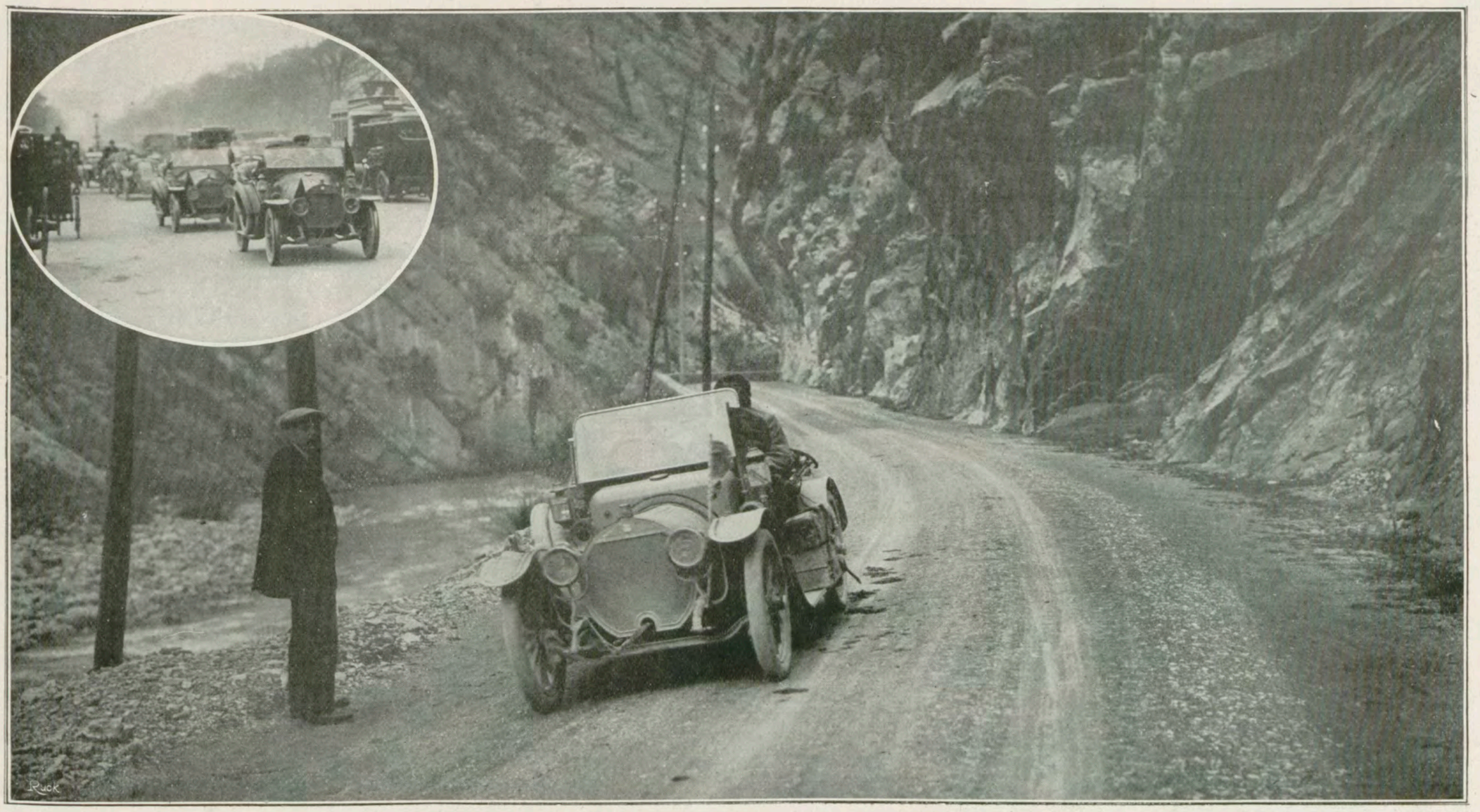
LÉON DURLET, MADRID. — Nous publierons dans notre prochain numéro, un article de Roland Garros, ainsi que des photographies qui vous prouveront que votre aviateur favori se couvre de gloire en Amérique du Sud.

RENÉ LEBÈVRE, VERSAILLES. — Vous avez pu constater que les pronostics de Petit-Breton se sont parfaitement réalisés et que lui-même est redevenu le champion qu'il était.

ALFRED BERNAT. — L'adversaire de Carpentier, Geo Gunther, est fort bien capable de battre le champion d'Europe, même si celui-ci retrouve la forme qu'il possédait lors de son match avec Sullivan.

ROBERT SERLAS. — Ces bruits, absolument dénués de fondement, sont l'œuvre de mauvais plaisants ou de gens mal intentionnés.

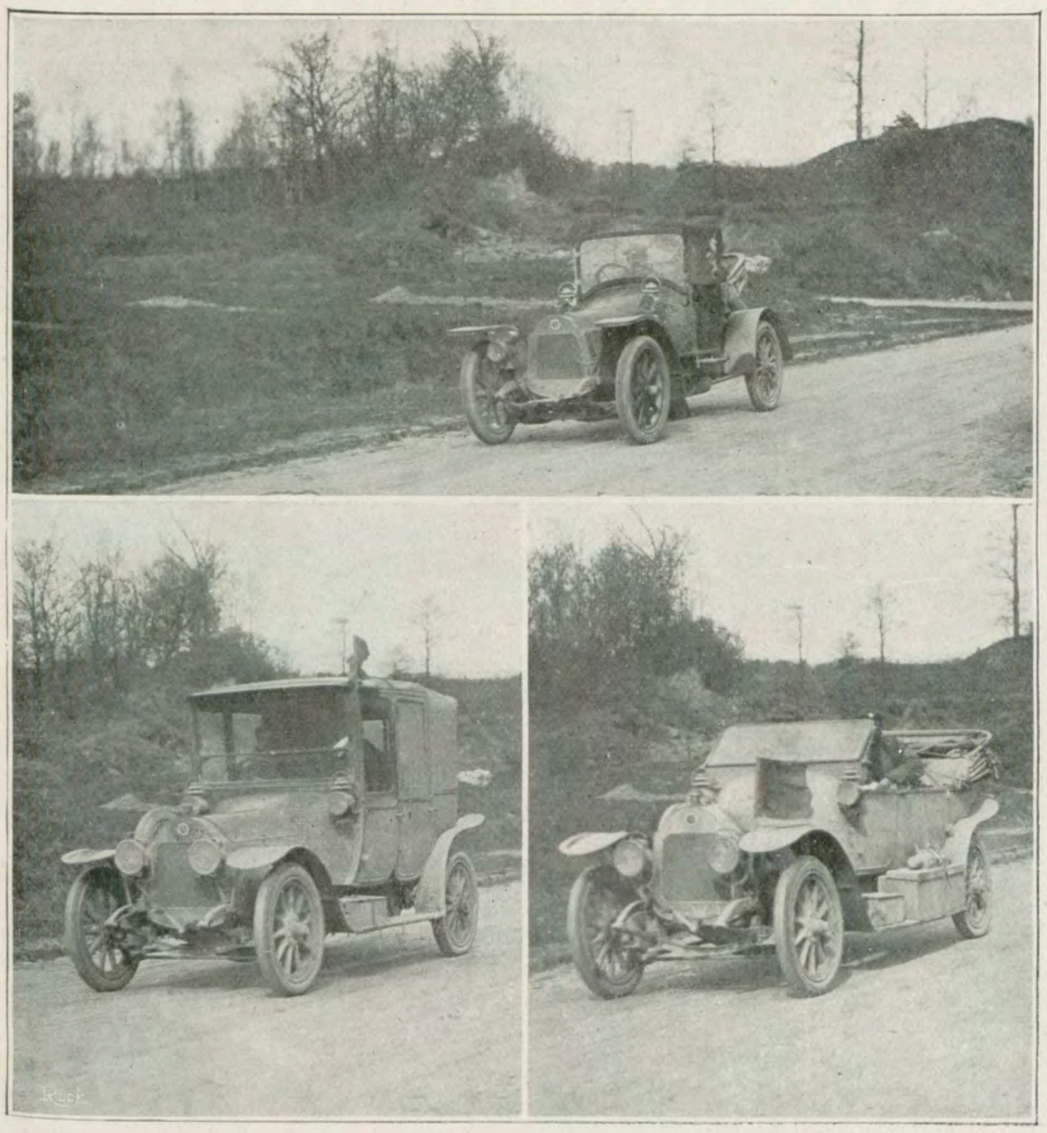
PILAIN AU TOUR DE FRANCE



LE PASSAGE D'UNE PILAIN DANS LA MONTAGNE

La Société des Automobiles Pilain avait engagé trois voitures, toutes trois ont terminé le Tour de France. Ce fut la révélation de l'épreuve que ces merveilleuses petites 10 chevaux qui furent stupéfiantes de régularité, escaladant les côtes sans effort et fournissant le maximum de rendement avec le maximum d'économie. (*Dét. tech. : Magnéto Bosch.*)

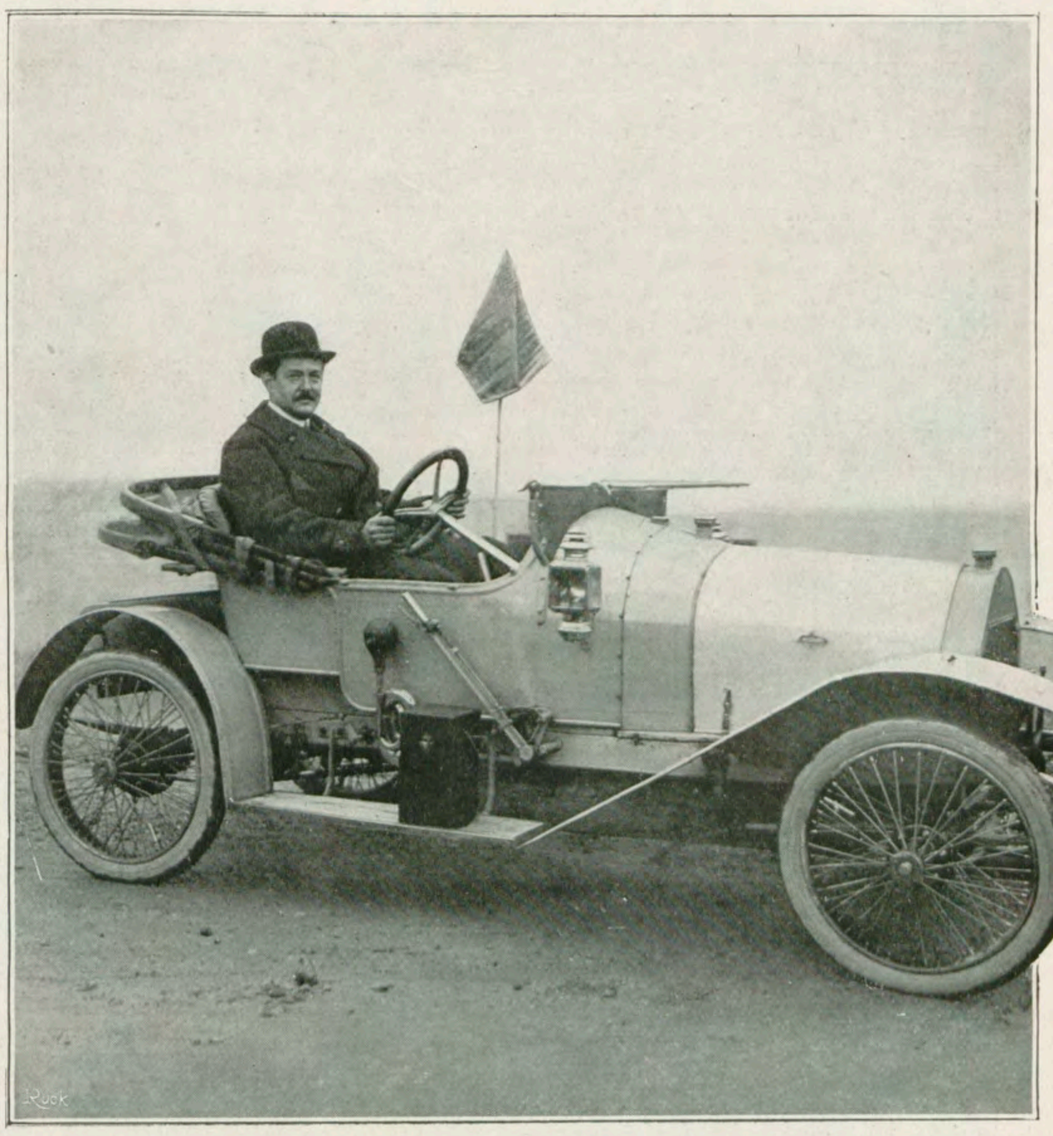
LES CORRE-LA LICORNE



LES TROIS CORRE-LA LICORNE

Les trois Corre-La Licorne, conduites par Colomb, Lestienne et Quinet, ont terminé le parcours sans s'être jamais quittées. Elles ont accompli les 4.000 kil. de bout en bout sans s'arrêter autrement qu'aux étapes et en arrivant toujours ensemble. (*Détails tech. : Pneus Michelin, Magnéto Bosch, Bougies Oléo, Automobiline et huile D. F.*)

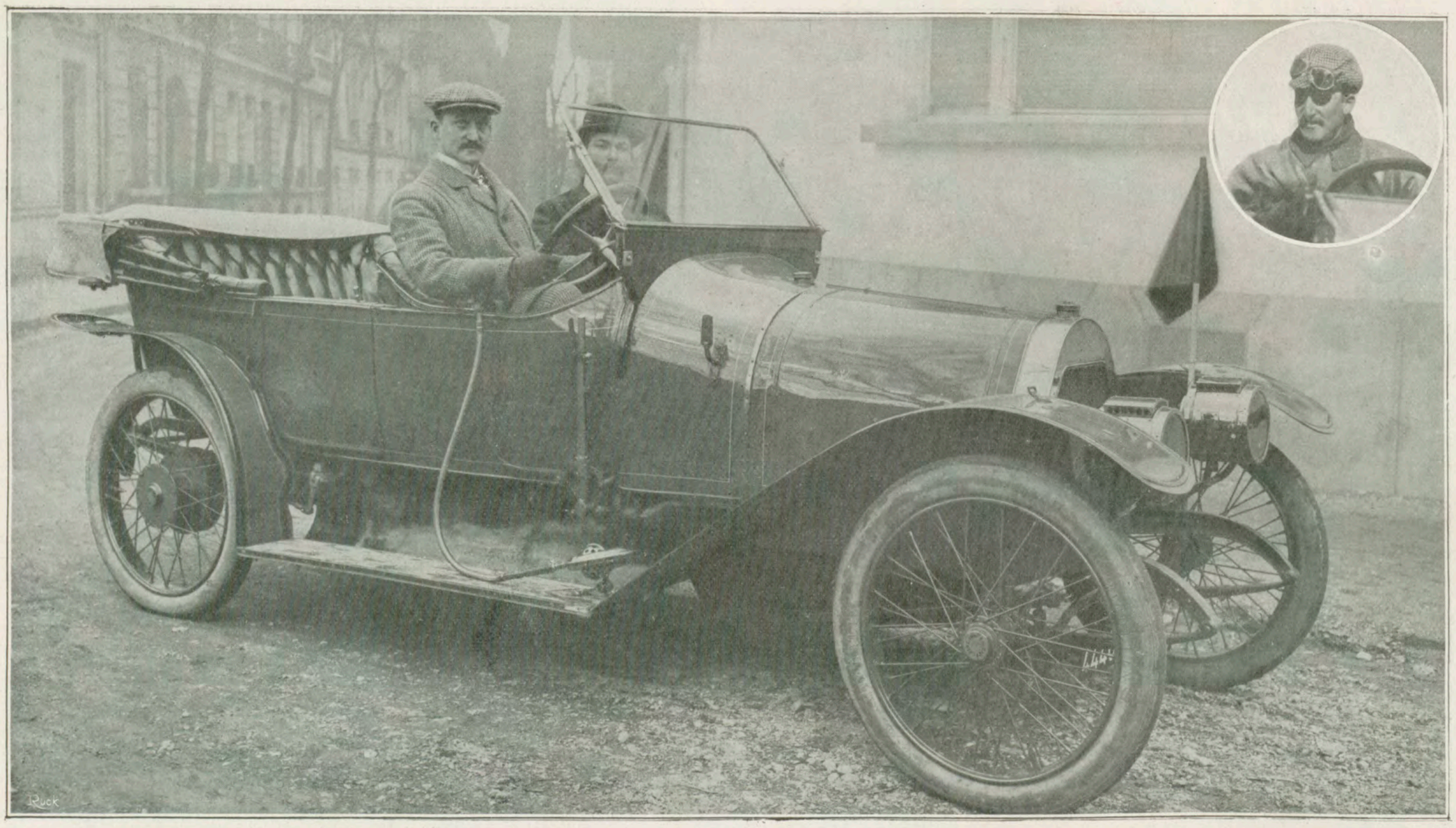
LA CRESPELLE



LA VOITURE CRESPELLE

La voiture Crespelle a accompli les 4.000 kil. du parcours dans de merveilleuses conditions. La voiture rapide, souple et robuste, grimpant les côtes admirablement, attirait tous les regards. Ses succès dans toutes les épreuves de vitesse l'ont rendue populaire. (*Dét. tech. : Pneus Continental, Allumage alterno Nilmelior, Automobiline et huile D. F., Amortisseurs Contet.*)

DE BAZELAIRE AU TOUR DE FRANCE



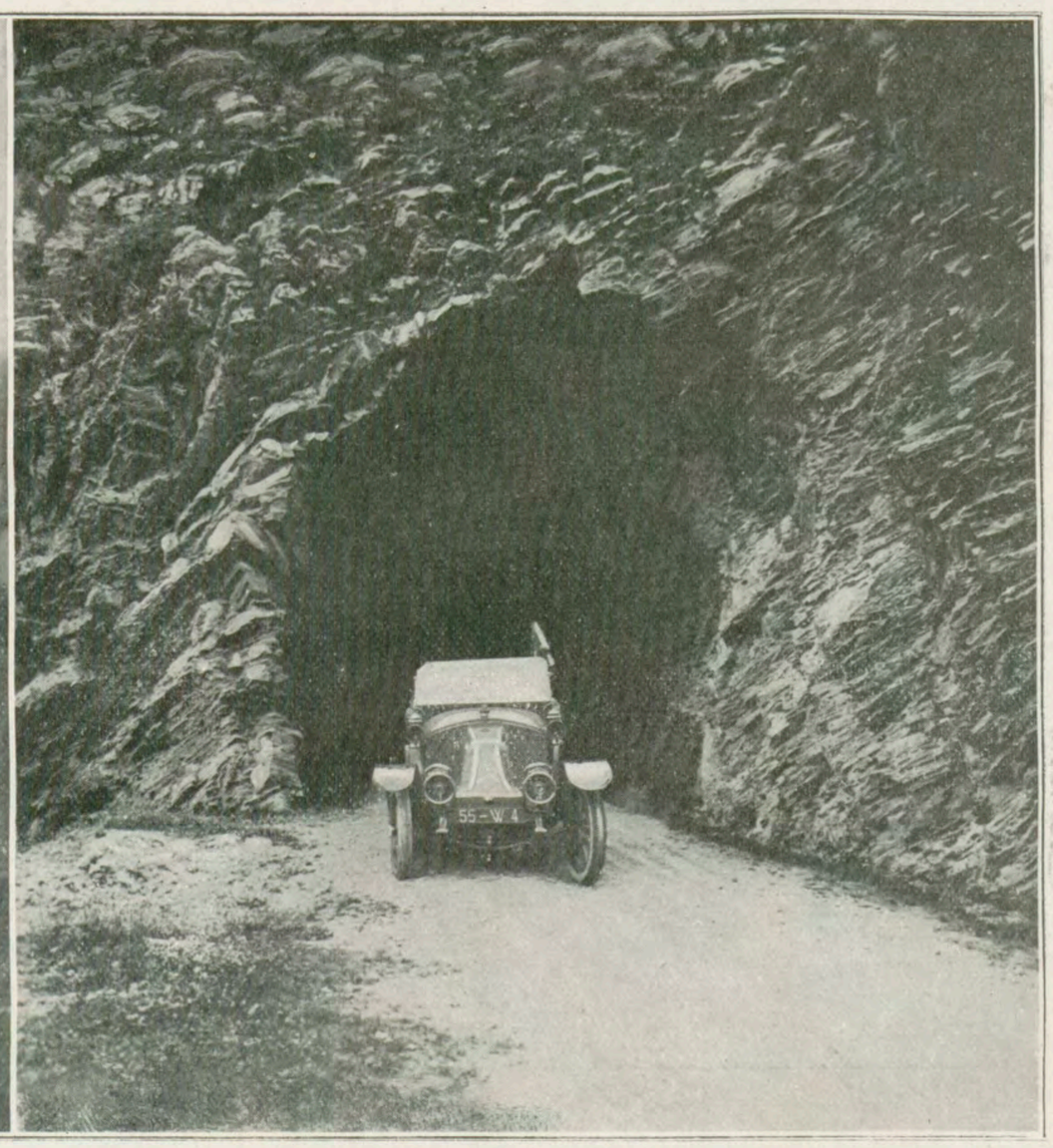
DE BAZELAIRE ET SA VOITURE AU DEPART ET A L'ARRIVEE

De Bazelaire, spécialiste de la voiture légère, a fourni une course admirable de régularité. Sa petite 4 cylindres 76×120 a fait l'admiration de tous ceux qui l'ont vu passer et même, ce qui est encore plus appréciable, de tous les concurrents. Elle n'a jamais cessé de finir dans les premières. Après avoir parcouru déjà plus de 20.000 kil. elle semblait encore plus robuste à l'arrivée. (*Dét. tech. : Pneus Michelin, Magneto Bosch, Automobiline et huile D. F., amortisseurs Contet, Carburateur Claudel.*)

LE CROSS MILITAIRE LA SCHNEIDER

FAYOLLAT PREND LA TÊTE

Dimanche dernier s'est disputé à Amiens le championnat militaire de cross-country sur 12 kilomètres. Dès la fin du premier tour, Fayollat, du 46e d'infanterie, prenait la tête et remportait la victoire en 44 m. 1 s., loin devant Pingat.



LE PASSAGE DANS LES ALPES

La nouvelle marque de Besançon, Schneider, s'est classée dans le Tour de France au premier rang des meilleures marques, malgré les cotes peu élevées du moteur de ses voitures. (*Dét. techn., pneus Michelin. Magneto Bosch, Automobiline et huile D.F.*)

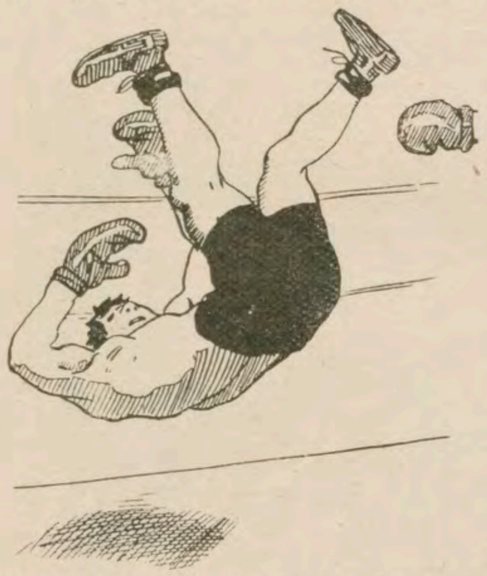
La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

Il était construit dans le genre de Tom Sharkey, mais un peu moins musclé, peut-être. Son poids, comme celui de Tom, était de 185 livres (1). C'est l'homme le plus confiant en lui que j'aie rencontré.

Ma rencontre avec Baker se disputa au Woodward's Pavillon, à San Francisco. Elle a présenté cette particularité que deux aspirants au titre de champion du monde combattirent ce même soir Joé Gans et moi. Gans était matché contre Mike Léonard pour vingt rounds. Quand nos deux matches furent conclus, Gans, qui était presque une étoile



LE MALHEUREUX BAKER FIT UNE CULBUTE COMPLÈTE.

dans l'Est, demandait la vedette. Naturellement, je fus pressenti puisque j'étais poids lourd, et champion de la Côte. Nous en causâmes ensemble. Léonard dit que cela lui était égal que sa rencontre avec Gans vienne en premier ou en second, pourvu qu'il se battît, mais Gans insista. Moi, je n'y tenais pas précisément, aussi je proposai de jouer à pile ou face. Léonard jeta une pièce en l'air. Je choisis face et je gagnai. Gans et Léonard passèrent les premiers. Gans eut la décision. Ce fut la seule fois que je fus sur le point de passer en lever de rideau. De nous quatre, c'est moi qui suis resté le plus longtemps dans le ring. Baker est depuis longtemps retiré; Gans détint et perdit le championnat des poids légers et mourut il y a quelques mois, Mike Léonard est propriétaire d'un café à New-York sous le théâtre du Casino.

Mais, pour en revenir au combat avec Baker, je dois dire que le champion de la boucherie me donna un travail très dur. Dès le signal, il se jeta sur moi et me frappa à la mâchoire de toute sa force. C'était un beau coup. Il ne cessait de me porter des swings; c'était sûrement un boxeur brave et adroit. Je commençai à l'agacer du droit et du gauche, puis, à mesure que le combat s'avançait, je le surclassai vite et l'envoyai à terre une demi-douzaine de fois. Au septième round, si je me souviens bien, je le frappai si fort que ses pieds se soulevèrent de terre et que le malheureux fit une culbute complète. Ce fut au neuvième round que je le finis définitivement. Je le frappai du gauche au corps et l'envoyai à une couple de pieds en l'air, puis je l'achevai par un crochet du gauche à la mâchoire. C'était un aussi bon battant qu'aucun le ceux que j'ai rencontrés.

Il y eut, après le match, un incident amusant. Baker était si sûr de me battre, qu'il avait parié sur lui la bourse du perdant. Naturellement, il ne toucha pas un cent. Mais, comme il avait promis en outre un souper aux huîtres pour une demi-douzaine de personnes, quand l'addition arriva, qui se montait à 20 dollars, le pauvre Baker eut beau vider toutes ses poches, il fut obligé de « taper » un ami pour le payer.

CHAPITRE XVI

COMMENT JE BATTIS LE GÉANT D'AKRON

Le manager de Gus Ruhlin, Billy Madden, était dans la salle, le soir où je rencontrai Baker. Il arrivait de la Côte avec Ruhlin et Steve O'Donnel. Avant le combat, Madden monta sur le ring et lança un défi au vainqueur. Il le fit dans des termes grandiloquents et, emporté par son éloquence, il qualifia Ruhlin de « Géant d'Akron ». Le nom plut à la foule et Ruhlin le garda depuis ce jour-là.

Douglas White, de San-Francisco, qui s'intéressait maintenant à la boxe, vint à Madden et lui demanda s'il croyait que Ruhlin pourrait tenir trois rounds contre moi. « Parce que, dit White, je ne parierais pas un sou sur la chance de votre poulain. Il faut être un rude homme pour tenir contre Jeffries, maintenant ! »

— Tenir trois rounds, et il rossera Jeffries, aussi, s'exclama Madden.

— Oh ! ne me dites pas cela, dit White.

— Vous pouvez répartir la bourse comme vous voudrez, répondit Madden, tellement il était sûr du résultat.

Cela décida White. Il fit signe aussitôt à Delaney et le match fut conclu pour le 16 juillet, au Mechanics Pavillon, qui était alors la plus fameuse arène de boxe du monde entier.

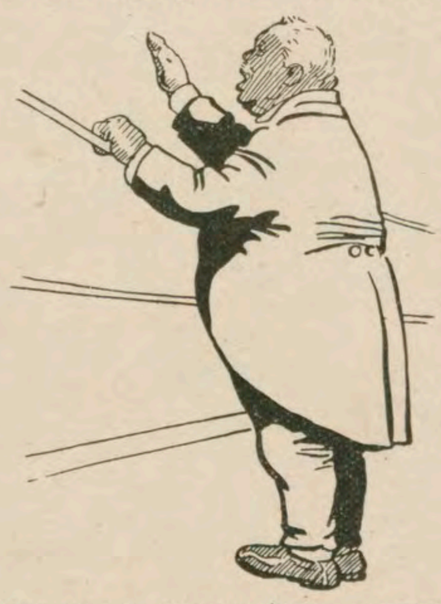
Voici quelles étaient les conditions : Ruhlin avait 2.000 $ gagnant, et 500 $ perdant. Pour moi, je touchais 40 0/0 de la recette brute, si je gagnais, et 20 0/0 si j'étais battu.

Delaney et moi, nous étions convaincus que j'étais populaire à San-Francisco et que nous aurions une salle comble. Mais nous n'avions pas compté sur ce fait, que Ruhlin était à peu près inconnu et que très peu de gens savaient qu'il était capable de faire du bon travail. Aussi, la salle fut-elle un peu moins bonne que nous ne le pensions.

Ruhlin s'entraînait avec Steve O'Donnel à Blanken's road House, sur la route de San-Bruno, du côté de la tour de Frisco. Pour moi, je retournai à Oakland, avec Billy Delaney.

Il y avait une différence entre la méthode de combat de Ruhlin et la mienne. A Carson, Jim Corbett faisait très peu de corps à corps, préférant le jeu de jambes et les coups portés de loin. J'admirais tellement son style, que je l'adoptai inconsciemment. Le style de Ruhlin était tout à fait opposé. Dans l'Est, il avait pris l'habitude de l'infighting et Madden, sachant comment il combattait, l'entraînait toujours dans ce sens. Madden me dit plus tard qu'il avait un code de signaux entendus avec Gus. C'était, à la vérité, un code rudimentaire, car il ne fallait pas charger la mémoire du géant d'Akron et la troubler. Il se composait juste de deux mots. Quand Madden disait « Akron » Gus devait venir en corps à corps et taper des deux poings, aussi fort qu'il pouvait. Quand Madden disait « Cleveland » Gus devait s'échapper au plus vite. C'était un système très simple, et très bon en somme. Billy m'a souvent répété qu'il contribua à sauver Gus du knock-out et à lui faire avoir match nul.

Quand nous montâmes sur le ring, j'étais en parfaite condition, à part mes mains qui avaient



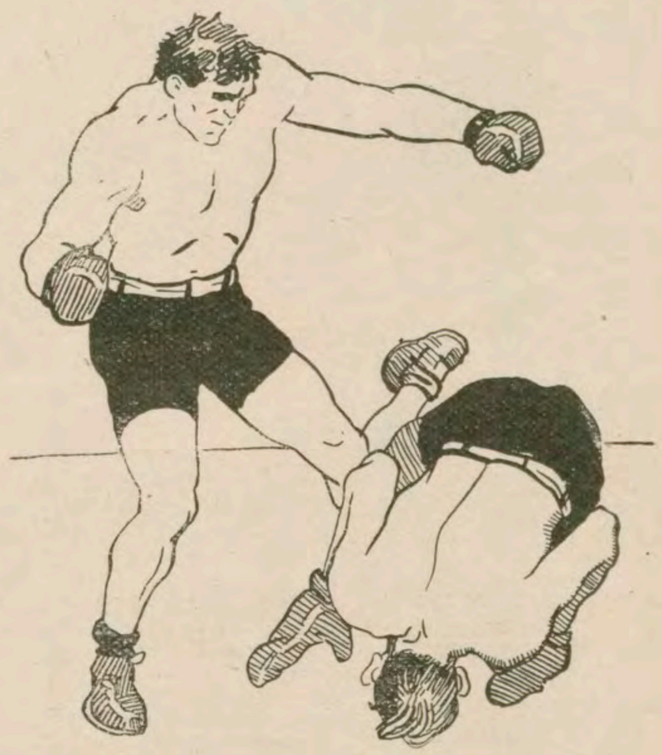
LE VIEUX BILLY JORDAN ÉTAIT MAITRE DES CÉRÉMONIES.

beaucoup souffert à l'entraînement et qui étaient si enflées que je ne pouvais mettre les gants. Delaney dit à Madden que les gants étaient trop petits pour moi.

— Jeff a une paire de poings effrayants, dit-il sans ajouter pourquoi ils étaient si gros.

On dut aller chercher d'autres gants, mais, finalement, comme on n'en trouvait pas, il fallut prendre ceux qui étaient là et, ainsi, je pus les mettre.

Le vieux Billy Jordan, qui a maintenant plus de 70 ans, et qui suit les matches de boxe, depuis l'âge de 20 ans, était maître des cérémonies. Il présenta Ruhlin, le premier. Il eut un bon accueil de la foule, mais pas aussi enthousiaste que si on avait vu ce qu'il pouvait faire. Quand Jordan me présenta comme champion de la Côte, ce fut du délire. Mais j'étais chez moi à Frisco, et cela fait une différence. Phil Vand, de l'Olympia-Club, était arbitre. C'était un grand gars, qui avait fait lui-même un peu de boxe, et qui était champion de moyenne distance de courses à pied, avant de monter sur le ring comme arbitre. Dès le signal, Ruhlin me surprit en se jetant sur moi et en me portant un cou-



RUHLIN TOMBA COMME S'IL ÉTAIT MORT.

ple de swings. Je l'évitai et le frappai du gauche. Dans le second round, je le frappai très dur et n'eut pas de peine à l'envoyer à terre. Delaney pensait que j'allais avoir Gus. Quand je me levai pour le troisième, Billy me dit : « Et, maintenant, finis-le, Jim ! »

Je croyais que je n'en aurais pas pour longtemps avec le géant d'Akron, mais j'eus là une nouvelle surprise. Comme Ruhlin et moi étions en face l'un de l'autre, je regardai par dessus son épaule et je vis Billy Madden se cramponnant au plancher du ring et passant sa tête par-dessous les cordes. J'allais précisément toucher Gus du gauche, quand Madden soudain, cria « Akron ! » Bing ! Ruhlin se laissa tomber sur moi comme un quartier de roc. Avant que je pus me rendre compte de ce qui arrivait, il me frappait dans le dos avec les deux poings, me faisait perdre l'équilibre et me jetait dans les cordes. Il me portait quelques coups très durs, je dis cela pour Gus. A ce moment, je m'aperçus que j'avais encore beaucoup à apprendre, je compris combien j'étais encore jeune et sans expérience. J'étais, à se moment un peu abruti, mais tout en reprenant mes sens, j'étudiais ma nouvelle ligne de conduite et, dès ce moment, je fus prêt à tout ce qui pouvait m'arriver. Gus essaya de revenir en corps à corps, mais je le reçus par un coup du gauche qui le redressa.

Aussitôt que le quatrième round commença je vins moi-même en corps à corps et je portai un swing de chaque main au menton de Ruhlin. Gus fut un moment ébranlé, mais, de son coin, Billy Madden cria « Cleveland ! » si fort que je l'entendis, malgré le bruit de la foule. Gus bondit en arrière, et, comme je le poursuivais, il me frappa dur sur le nez. Je lui portai quelques jabs et deux swings du gauche à la mâchoire, comme si javais tenu un club de golf. J'atteignis Gus dans la figure, et il tomba comme s'il était mort. Il resta à terre neuf secondes. La foule criait si fort, quand Ruhlin se releva, qu'il ne pouvait entendre le signal. Il resta sur la défensive jusqu'à ce que la cloche sonnât.

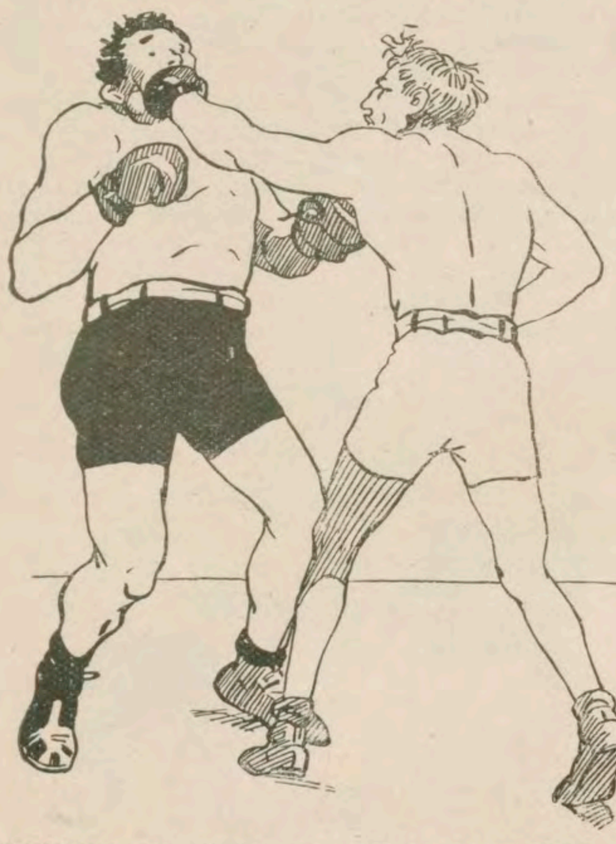
A partir de ce moment, ce fut un combat très dur. A peu près vers le milieu, je crus bien à nou-

(1) 79 kil. 900.

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

Dans ce numéro, nos lecteurs trouveront le nom d'un athlète. Il s'agit de le reconstituer d'après les indications données d'autre part. Cette reconstitution forme la onième réponse de notre concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce concours.

veau avoir le géant d'Akron. Je lui portai deux ou trois coups du droit au cœur et un bon swing du même à la mâchoire. Il fut ébranlé, mais il se laissa à nouveau tomber sur moi. Jusqu'au dix-huitième round, il me domina, sans que je le laisse arriver cependant à des corps à corps dangereux. Quand nous nous levâmes pour ce dix-huitième round, je pris aussitôt l'offensive, et je cherchai à l'atteindre au cœur, pour le fatiguer et lui faire perdre en vitesse. Au vingtième, je fis l'impossible pour en finir avec lui. A la dernière minute,



CHOINSKY ME PORTA LE COUP LE PLUS DUR QUE J'AIE JAMAIS ENCAISSÉ.

je l'atteignis à la tête si dur avec le gauche que je lui fendis l'oreille. Je me brisai presque le poignet et le lendemain, j'avais l'avant-bras terriblement enflé, de ce seul coup. Ruhlin était presque mort, quand la cloche sonna pour la dernière fois ; mais l'arbitre, en raison de son très bon travail, déclara match nul, malgré ces deux knock-down. Ce fut un combat très dur et à la fin, nous étions tous les deux aussi rompus l'un que l'autre.

CHAPITRE XXII

JE REÇOIS LE COUP LE PLUS DUR QUE J'AIE JAMAIS ENCAISSÉ

Il y a peu de séances de chasse et de pêche sur mon calendrier de 1897. La boxe m'occupa toute l'année. Cependant, je pus passer quelques semaines chez moi et dans les montagnes, après mon combat avec Gus Ruhlin. J'avais quatre mois avant de monter à nouveau sur le ring, cette fois avec Joe Choinsky.

San Francisco fut tout sens dessus dessous pour ce match avec Choinsky qui fut fixé au 30 novembre. Joe était un gars de Frisco et il y avait fait ses débuts. C'était le premier homme vraiment scientifique que je rencontrais dans le ring. C'était vraiment quelqu'un à cette époque, tandis que moi, j'étais en réalité un débutant et je ne me perfectionnais que lentement. Joe était un des plus forts frappeurs du ring. Il y avait seulement trois ans qu'il avait envoyé Fitzsimmons sur le dos et qu'il avait fait match nul en cinq rounds avec lui, à Boston. Fitz m'avait dit que jamais personne auparavant ne lui avait porté un coup aussi dur, et je le croyais facilement. Jamais personne, ni auparavant, ni après, ne me frappa aussi fort que le fit Joe Choinsky dans notre rencontre de Frisco.

J'ai quelques souvenirs intéressants à propos de ce match. Mac Cue Milne, maintenant membre de l'assemblée de l'Etat de New-York, fit match nul, dans un des combats préliminaires, en quinze rounds, avec Young Jack Dempsey. Mac Cue était un poids léger très adroit.

Eddie Graney, ancien champion poids plume amateurs, et plus tard arbitre dans de nombreux combats était dans le coin de Choinsky, avec Georges Green, qui, sous le nom de Young Corbett battit Dan Creedon et beaucoup d'autres excellents poids moyens. Mes seconds étaient Billy Delaney et Jack Stelzner, qui avait été autrefois matché contre moi, et qui était, maintenant mon sparring partner. L'arbitre était Jim Mac Donald, qui plus tard arbitra mon match avec Peter Jackson.

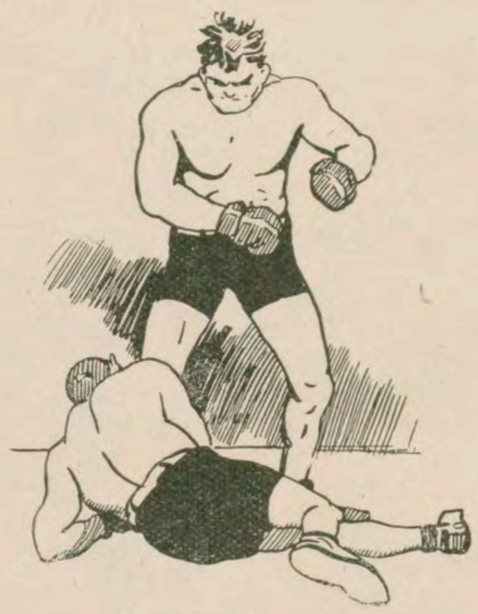
Choinsky était un homme vraiment léger pour me rencontrer. Il pesait, si on s'en rapporte aux termes du match, seulement 167 livres (1), tandis que j'en pesais 219 (2), et à ce poids, j'étais maigre comme un rail. Je me suis souvent demandé comment des hommes aussi légers que Fitzsimmons et Choinsky pouvaient frapper aussi fort.

Joe, comme Fitzsimmons, avait toute sa force dans les muscles qui servent à frapper. Il avait des épaules énormes et des jambes minces. Il était très vite et ses coups portaient merveilleusement.

Aussitôt que le combat commença, je me rendis compte que j'allais recevoir quelques coups. Joe était tantôt ici, tantôt là, comme une ombre, évitant avec le plus grand soin les clinches, en sorte que je ne pouvais pas me servir de mon poids et de ma force. Il gardait le bras droit en arrière, et frappait du gauche, si bien que j'en voyais des étoiles. Il allait sûrement m'arriver un mauvais coup. Je m'aperçus vite que je ne gagnais rien à bloquer et que la seule chose que j'avais à faire c'était d'attaquer à mon tour. Dans le troisième round, je lui portais un swing superbe du gauche sur le nez et j'envoyai mon Joe sur le dos. Il se releva aussitôt, sans paraître très inquiet. Je crois que si j'avais continué, je pouvais le finir. Mais mes seconds me firent signe de m'arrêter et de me tenir sur mes gardes. Je suivis leurs instructions et donnai ainsi à mon adversaire une chance de se reprendre.

Quelques rounds plus tard, je crois que c'est au dixième, Choinsky me porta le coup le plus dur que j'aie jamais reçu dans le ring — ou en dehors. Je marchais sur lui, quand soudain, il s'arrêta et m'envoya un coup droit qui m'atteignit juste sur la bouche. J'ai les dents très régulières et plantées tout près les unes des autres, mais ce fut un coup si fort qu'il m'enfonça la lèvre supérieure entre deux dents, en la déchirant en même temps. Je tenais Choinsky à l'écart avec mon gauche, et j'essayai de retirer ma lèvre avec mon gant. En même temps, je la poussai avec ma langue, mais en vain. Je ne pouvais y parvenir, et cela me gênait tellement qu'un round ou deux après, quand je fus assis dans mon coin, j'empruntai le couteau d'un de mes seconds, et me coupai un morceau de la lèvre, pour la dégager. J'eus soin de cracher le sang en combattant, car rien ne fait mal au cœur comme d'avaler du sang chaud. Naturellement Joe, à partir de ce moment, chercha toujours à me placer son gauche sur la bouche ou sur le nez, ce qui finit par me couvrir la figure de sang.

Je l'attaquais autant que je pouvais, et je vous assure que, quand un coup l'atteignait, il comptait. Mais il était si adroit et si vite à plonger, que la foule l'acclamait chaque fois qu'il esquivait et cela arrivait souvent. Je ne pouvais pas, moi-même, m'empêcher de l'admirer. De temps en temps, je m'arrêtais pour le regarder. Il lui fallait une grande force nerveuse, pour frapper avec cette



JE LUI PORTAI UN COUP QUI L'ENVOYA A TERRE.

force et mener un combat aussi dur. Un journal de San Francisco disait, le lendemain, qu'on eut dit Goliath et David, mais que David n'avait pas sa fronde. Heureusement pour moi, qu'il ne l'avait pas ; c'était bien assez de ses poings.

Quand le vingtième round finit, j'étais en clinch avec Joe. Nous étions tous les deux en parfait état, et l'arbitre déclara match nul. Beaucoup prétendirent que j'aurais dû avoir la décision. J'avais pour moi le seul knock-down, mais Choinsky avait fait preuve d'une science merveilleuse, et j'étais satisfait du résultat.

Après ce combat, je rentrai chez moi à Los Angeles et je fus matché contre Joe Goddard.

(1) 75 k. 740.
(2) 99 k. 300.

Goddard avait un très beau record. Il était très grand, juste de ma taille, et pesait 195 livres (1). Il avait knock-outé en trois rounds Peter Maher et avait fait match nul avec Joe Mac Auliffe, le géant de San-Francisco, que l'on avait prétendu être meilleur que John L. Sullivan. Il y avait encore beaucoup d'hommes très bons, sur la liste de Goddard.

(A suivre). J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries(2)

QUEL EST CET ATHLÈTE ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 2.000 francs de prix leur sont offerts.

Nous proposons aujourd'hui à nos lecteurs un problème excessivement facile qui les encouragera à continuer leur effort et à vaincre les hésitations que les difficultés des précédentes énigmes avaient pu provoquer chez eux.

Il s'agit de reconstituer, avec les éléments dont on

LE CHRONOMÈTRE « JUST » EN OR ET SA CHAINE, D'UNE VALEUR DE 500 FRANCS, PREMIER PRIX DU CONCOURS DE JEFFRIES.

trouvera ci-dessous la définition précise, le nom d'un athlète cité dans notre feuilleton d'aujourd'hui :

Je transforme un poisson en table ;
A l'orée du bois ;
Première d'opéra ;
Au bout de toute ville ;
L'ultime lettre d'amour ;
Le commencement et la fin de tout ;
L'ouverture d'un cratère.

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des Mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just en or, avec sa chaîne, valeur 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page VI des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.

CALCHAS.

(1) 88 kil. 440.
(2) Voir les numéros depuis le 696.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L, MOTTI. dir.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.